

N° 21

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Enregistré à la Présidence du Sénat le 12 octobre 2011

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (1) sur le projet de loi relatif à l'Agence nationale des voies navigables,

Par M. Francis GRIGNON,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Daniel Raoul, *président* ; MM. Martial Bourquin, Gérard César, Gérard Cornu, Daniel Dubois, Pierre Hérisson, Mme Élisabeth Lamure, M. Gérard Le Cam, Mme Renée Nicoux, MM. Thierry Repentin, Raymond Vall, *vice-présidents* ; MM. Claude Bérit-Débat, Ronan Dantec, Mme Valérie Létard, MM. Rémy Pointereau, Bruno Retailleau, Bruno Sido, Michel Teston, *secrétaires* ; M. Gérard Bailly, Mme Delphine Bataille, MM. Michel Bécot, Alain Bertrand, Joël Billard, Jean Bizet, Mme Bernadette Bourzai, MM. François Calvet, Pierre Camani, Vincent Capo-Canellas, Yves Chastan, Alain Chatillon, Jacques Cornano, Roland Courteau, Philippe Darniche, Marc Daunis, Marcel Deneux, Mme Évelyne Didier, MM. Claude Dilain, Michel Doublet, Philippe Esnol, Alain Fauconnier, Jean-Luc Fichet, Jean-Jacques Filleul, Alain Fouché, Francis Grignon, Didier Guillaume, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Alain Houpert, Benoît Huré, Philippe Kaltenbach, Joël Labbé, Serge Larcher, Jean-Jacques Lasserre, Daniel Laurent, Jean-Claude Lenoir, Philippe Leroy, Alain Le Vern, Mme Marie-Noëlle Lienemann, MM. Michel Magras, Hervé Maurey, Jean-François Mayet, Jean-Claude Merceron, Jean-Jacques Mirassou, Robert Navarro, Louis Nègre, Jackie Pierre, Ladislav Poniatowski, Charles Revet, Roland Ries, Mmes Laurence Rossignol, Mireille Schurch, Esther Sittler, MM. Henri Tandonnet, Robert Tropeano, Yannick Vaugrenard, François Vendasi, Paul Vergès, René Vestri.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 783 (2010-2011) et 22 (2011-2012)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL.....	7
I. LA VOIE D’EAU FRANÇAISE : L’HÉRITAGE D’UN GRAND INVESTISSEMENT DU PASSÉ, EN MAUVAIS ÉTAT ET PEU DISPONIBLE POUR LE TRAFIC	7
A. DES VOIES QUI NE FORMENT PAS DE VÉRITABLE RÉSEAU	7
B. DES VOIES MAL ENTRETENUES	8
C. UNE FORTE CONCENTRATION GEOGRAPHIQUE ET SECTORIELLE DU TRAFIC FLUVIAL.....	9
II. UNE « RELANCE DE LA VOIE D’EAU » AU SERVICE DU TRAFIC FLUVIAL	10
A. LES VOIES D’EAU, UNE CHANCE POUR NOTRE PAYS.....	10
B. LA DÉFINITION PAR L’ÉTAT D’UNE « RELANCE DE LA VOIE D’EAU » SUR LE RÉSEAU PRINCIPAL	11
C. LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES FACE AU DÉFI DE LA GESTION DES VOIES NAVIGABLES DU RÉSEAU SECONDAIRE	12
III. UN PROJET DE LOI FOCALISÉ SUR L’ÉTABLISSEMENT PUBLIC GESTIONNAIRE DES VOIES NAVIGABLES ET NÉGOCIÉ AVEC « LA COMMUNAUTÉ DE TRAVAIL » DU FLUVIAL	13
A. UN OBJET QUASIMENT EXCLUSIF : L’ÉTABLISSEMENT PUBLIC GESTIONNAIRE DES VOIES NAVIGABLES.....	13
B. DES CHOIX DE GESTION AU SERVICE DU TRAFIC FLUVIAL.....	13
C. UN TEXTE NÉGOCIÉ AVEC LES AGENTS DE LA VOIE D’EAU	14
D. LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI.....	15
IV. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION	17
A. LES PRINCIPES QUI ONT GUIDÉ VOTRE COMMISSION	17
B. LE TEXTE ADOPTÉ PAR VOTRE COMMISSION.....	17
EXAMEN DES ARTICLES	19
• CHAPITRE I ^{ER} Dispositions relatives aux missions et au conseil d’administration de l’Agence nationale des voies navigables	19
• <i>Article 1^{er}</i> (Articles L. 4311-1, L. 4311-1-1 [nouveau], L. 4311-1-2 [nouveau], L. 4311-2 et L. 4312-1 du code des transports) Modification du nom et du statut de	

l'établissement public gestionnaire de la voie d'eau, définition de ses missions et des modalités d'élection des représentants du personnel à son conseil d'administration	19
• CHAPITRE II Dispositions relatives au personnel de l'Agence nationale des voies navigables	29
• <i>Article 2</i> (Articles L. 4312-3, L. 4312-3-1 [nouveau], L. 4312-3-2 [nouveau], L. 4312-3-3 [nouveau] et L. 4312-3-4 [nouveau] du code des transports) Pouvoirs du directeur général, composition du personnel. Instances représentatives du personnel de l'agence. Emploi et recrutement du personnel. Organisation et aménagement du temps de travail des agents de droit public	29
• CHAPITRE III Dispositions relatives à la décentralisation, à la gestion domaniale et à la police de la navigation intérieure	38
• <i>Article 3</i> (Articles L. 4241-3 [nouveau], L. 4272-1, L. 4272-2 [nouveau] et L. 4313-3 du code des transports et L. 774-2 et L. 774-6 du code de justice administrative) Police de la navigation intérieure	38
• <i>Article 4</i> (Articles L. 2132-23 et L. 3113-1 du code général de la propriété des personnes publiques) Constat des contraventions de grande voirie. Restriction du transfert des ports intérieurs	43
• CHAPITRE IV Dispositions transitoires et finales	46
• <i>Article 5</i> Transfert des services aux collectivités territoriales devenant gestionnaires de voies d'eau	46
• <i>Article 6</i> Changement de nom de l'établissement public Voies navigables de France et transfert des services ministériels	50
• <i>Article 7</i> Modalités de transfert des personnels, statut et régime transitoire d'organisation et d'aménagement du temps de travail des personnels transférés	52
• <i>Article 8</i> Régime transitoire des instances représentatives du personnel	53
• <i>Article 9</i> Coordination législative	55
• <i>Article 10</i> Abrogation d'une disposition devenue inutile	56
• <i>Article 11</i> Règles d'entrée en vigueur de la loi	56
 ANNEXE I LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	 59
 TABLEAU COMPARATIF	 61

Mesdames, Messieurs,

Votre Haute Assemblée est saisie du projet de loi relatif à l'Agence nationale des voies navigables, présenté en conseil des ministres le 31 août dernier par Madame Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

Ce texte vise principalement à regrouper en un même établissement public administratif spécifique l'ensemble des agents, de droit public et de droit privé, qui travaillent aujourd'hui à l'exploitation, à l'entretien et au développement de nos voies navigables. En effet, l'État confie la gestion de l'essentiel du réseau fluvial français depuis 1991 à l'établissement public industriel et commercial « Voies navigables de France » (VNF), mais sans lui conférer l'autorité hiérarchique sur les services qu'il met à sa disposition. Cette simple autorité « fonctionnelle » manque d'efficacité et suscite de nombreuses incompréhensions dans les territoires.

Or, à la suite de la loi Grenelle I et dans l'attente de l'ouverture prochaine du canal Seine-Nord Europe, l'heure est à « la relance de la voie d'eau » : c'est grâce à elle que nous pourrions doubler la part du fret non routier d'ici 2020 et décongestionner nos routes.

Votre commission se félicite donc du regroupement en un même établissement public administratif spécifique de tous les services qui concourent à la gestion de la voie d'eau. Elle souhaite que la communauté de travail du fluvial se renforce et que ses deux composantes, publique et privée, puissent travailler ensemble dans un esprit constructif afin de relever les défis environnementaux auxquels notre pays est confronté. Votre rapporteur a souhaité conserver à VNF sa dénomination, compte tenu de sa notoriété auprès des professionnels du secteur. Il a également précisé ses missions, tant dans la gestion hydraulique que dans la valorisation du domaine public fluvial et la conservation du patrimoine. Par ailleurs, il a tenu à ne pas pénaliser les collectivités territoriales qui sont à l'heure actuelle engagées dans des conventions d'expérimentation dans l'optique de devenir à terme gestionnaires d'une partie du réseau fluvial secondaire. Enfin et surtout, il a attaché une grande importance à la refonte des institutions représentatives du personnel dans la nouvelle structure.

Votre rapporteur approuve cette réforme profonde et attendue de la gouvernance du principal gestionnaire de la voie d'eau dans notre pays et forme le vœu qu'elle contribuera rapidement à réaliser les objectifs du Grenelle de l'environnement.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LA VOIE D'EAU FRANÇAISE : L'HÉRITAGE D'UN GRAND INVESTISSEMENT DU PASSÉ, EN MAUVAIS ÉTAT ET PEU DISPONIBLE POUR LE TRAFIC

La France dispose du plus long linéaire navigable d'Europe, mais son réseau est singulièrement cloisonné, en mauvais état et pour une grande partie impropre au fret contemporain. C'est là notre héritage : un grand investissement de la Belle époque, qui s'est interrompu et n'a jamais vraiment repris – avec pour résultat de grandes voies de fret en mauvais état qui sont enclavées chacune dans son bassin, et un réseau de petites voies où le trafic est marginal et dont l'état est parfois alarmant.

A. DES VOIES QUI NE FORMENT PAS DE VÉRITABLE RÉSEAU

Notre pays dispose de 8 500 kilomètres de voies navigables, mais ce linéaire est très loin de former un réseau cohérent. En fait, depuis qu'en 1878 le ministre Charles de Freycinet a lancé un vaste plan de mise en réseau et de rénovation des voies navigables, aucun projet de réseau n'a été véritablement entrepris¹. Notre pays a aménagé quelques voies nouvelles, mais à l'époque du « tout routier » et de la vitesse, il n'a pas accordé au fluvial l'importance qu'il méritait. Des routes et des voies de chemin de fer ont franchi la voie d'eau sans tenir compte du tirant d'air, au détriment du réseau des voies navigables. Les ports maritimes ont aménagé leur desserte par la route et parfois par le rail, au détriment de la desserte fluviale. Le non raccordement de Port 2000 à la voie fluviale en est l'illustration la plus récente : le nouveau port maritime du Havre a été coupé de son débouché le plus naturel et utilisé depuis toujours : la Seine.

En l'absence d'un réseau cohérent, les voies d'eau sont regroupées en deux types de réseaux, selon leur usage :

- le réseau « magistral », qui comprend les voies à grand gabarit (1 868 kilomètres) et les voies de gabarit intermédiaire (705 kilomètres). En 2003, la loi a disposé que ce réseau « magistral », du fait de son intérêt pour le trafic, n'est pas décentralisable² ;

¹ Le programme Freycinet a modernisé les équipements sur 4 000 kilomètres de rivières et 3 000 kilomètres de canaux pour les mettre en réseau, mais construit « seulement » 100 kilomètres de voies nouvelles. Il n'a pas été achevé, malgré trente ans d'effort, à une époque où les voies navigables avaient encore une part majeure dans le trafic. La Première guerre mondiale a stoppé le programme, à l'exception d'une partie de la voie rhénane rendue à la France. Dès l'entre-deux-guerres, la France s'est détournée de la voie d'eau.

² Article 56 de la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et à la réparation des dommages.

- le réseau « secondaire », qui comprend les voies à petit gabarit¹ (5 928 kilomètres) et n'a pas vocation au fret, joue un rôle important dans la fonction hydraulique et dans le trafic de plaisance et de loisirs. Une partie de ce réseau (2 000 kilomètres) est qualifiée de « régionale » : son trafic est essentiellement dédié au tourisme fluvial et à la plaisance.

Le réseau fluvial souffre également de l'existence d'une multitude de gestionnaires :

- la majeure partie du domaine public fluvial est confiée à l'établissement public « Voies navigables de France » : 6 100 kilomètres, sur les 8 500 kilomètres de voies navigables ;

- l'État a conservé en gestion directe, environ 700 kilomètres de voies navigables ;

- enfin, il a concédé à la Compagnie nationale du Rhône 330 kilomètres de voies navigables à grand gabarit.

Des collectivités territoriales sont également devenues gestionnaires. Environ 1 000 kilomètres de voies navigables à petit gabarit ont été transférés dans les années 1980 (Picardie, Pays-de-la-Loire, Bretagne et Poitou-Charentes). La région Bourgogne s'est récemment engagée dans une expérimentation, jusque fin 2012, pour le transfert de 574 kilomètres de voies d'eau.

B. DES VOIES MAL ENTRETENUES

Qu'elles relèvent du réseau « magistral » ou « secondaire », nos voies d'eau sont insuffisamment entretenues. Le fait est bien connu, mais ses conséquences mal mesurées, quoique l'établissement public gestionnaire de la voie d'eau, VNF, ait fait d'importants progrès en recensant les travaux nécessaires à la rénovation voire à la simple sécurisation du domaine public fluvial qui lui est confié.

Dans son rapport au Parlement sur la « régénération du réseau navigable et la rénovation des barrages manuels »² le Gouvernement estime qu'il faudra 1,5 milliard d'euros pour « remettre à niveau » le réseau « principal » (grand gabarit et voies connexes).

Pour le réseau « secondaire », les besoins de rénovation voire de simple mise en sécurité ne sont pas connus précisément.

¹ Le grand gabarit vise les bateaux capables d'emporter plus de 1 500 tonnes, le petit gabarit ceux qui ne peuvent emporter plus de 650 tonnes ; entre les deux, c'est le gabarit « intermédiaire ». Voir Mémento du fluvial, VNF, 2010.

² Rapport établi en application de l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, avril 2011.

C. UNE FORTE CONCENTRATION GEOGRAPHIQUE ET SECTORIELLE DU TRAFIC FLUVIAL

Le trafic fluvial s'est élevé à 60 millions de tonnes en 2010, et à 8 milliards de tonnes-kilomètres. Après avoir reculé entre 1970 et 1994, il est en progression constante depuis cette date et la hausse est très encourageante dans la dernière décennie : + 9,7 % annuels. Cependant, le trafic fluvial représente moins de 4 % de l'ensemble du trafic de marchandises.

La structure même de notre « réseau » de voies navigables fait que ce trafic y est concentré sur une petite partie des voies et enclavé par bassin : 60 % de nos voies navigables étant de petit gabarit, le trafic se concentre sur les 1 868 kilomètres de voies à grand gabarit. La concentration est exceptionnellement élevée : 90 % des tonnes-kilomètres passent par un cinquième de voies à grand gabarit. Cette situation est très différente en Allemagne et aux Pays-Bas, où le réseau est à 70 % à grand gabarit.

Notre réseau à grand gabarit est enclavé dans cinq grands bassins :

- Le bassin de la Seine : il comprend 560 kilomètres de voies principales et représente environ 50 % du trafic total ;
- Le bassin du Rhône et de la Saône : il comprend 402 kilomètres de voies principales et représente environ 17 % du trafic total ;
- Le bassin de la Moselle et du Rhin : il comprend 338 kilomètres de voies principales et représente environ 15 % du trafic total ;
- Le bassin du Nord, qui comprend 214 kilomètres de voies principales et représente environ 10 % du trafic total ;
- Enfin, le bassin de Champagne et de l'Est (hors Rhin), qui comprend 354 kilomètres de voies et représente environ 7 % du trafic total.

Mal entretenue et mal équipée, la voie fluviale parvient difficilement à concurrencer la route et le rail – sauf pour le transport de pondéreux. Le trafic marchand est ainsi concentré sur quelques filières spécifiques : les matériaux (32 %), la filière agricole (30 %), la filière énergétique (15 %), les conteneurs et colis lourds (10 %), la filière engrais-chimie (7 %) et la filière métallurgique (6 %).

Le trafic de conteneurs est en plein essor et présente les meilleures marges de progression du trafic fluvial. Cependant, pour être compétitives, les voies d'eau de notre pays doivent s'équiper, aussi bien les quais de déchargement que les flottes de bateaux.

II. UNE « RELANCE DE LA VOIE D'EAU » AU SERVICE DU TRAFIC FLUVIAL

A partir de la première convention d'objectif et de moyens (2005-2008) passé avec VNF, l'Etat a défini une politique de « relance de la voie d'eau », en donnant la priorité au développement du fret sur le réseau magistral. A partir de 2009, VNF a défini un programme ambitieux pour les années 2010-2018¹, d'un montant global d'investissements de 2,7 milliards d'euros et avec l'objectif de doubler le trafic fluvial.

A. LES VOIES D'EAU, UNE CHANCE POUR NOTRE PAYS

La voie d'eau est fiable, sûre et relativement peu polluante. Fiable, au moins quand les équipements fonctionnent, parce que le transporteur peut garantir un délai de livraison, même s'il est plus long que celui du transport routier. Le transport fluvial est sûr, parce que les risques d'accidents sont bien moindres que par la route ou même par le train. Ce mode de transport est aussi le moins polluant. Les péniches de type « Freycinet » emportent l'équivalent de 12 camions – et les grands convois poussés peuvent, sur notre réseau à grand gabarit, emporter chacun l'équivalent de 200 camions.

Notre important réseau navigable est une chance, également, pour le développement du tourisme fluvial : le nombre de passagers transportés par des « bateaux promenades », des péniches-hôtels, des paquebots fluviaux s'est accru de 20 % entre 2004 et 2008².

Enfin, notre voie d'eau est utile à l'ensemble de la population, à la biodiversité du territoire et à la production d'énergie. Avec les barrages, les réservoirs et autres systèmes d'alimentation, l'État met à disposition un plan d'eau régulé et stable. Celui-ci est indispensable à la navigation, mais il assure également un accès à l'eau pour de nombreux usages : alimentation en eau potable, usages industriels, dont le refroidissement de centrales électriques et nucléaires³, irrigation agricole, tourisme et loisirs nautiques. Si les ouvrages n'empêchent pas les inondations, ils peuvent en limiter l'ampleur, par une action sur les débits, et les transferts d'eau entre bassins ont aussi leur importance en période de sécheresse. L'énergie hydraulique des voies d'eau est exploitée⁴, elle peut l'être davantage dès lors que les microcentrales se sont modernisées et que la société dans son ensemble cherche à diversifier sa production énergétique.

¹ *Vers une relance dynamique des voies navigables, VNF, 2011*

² *Selon le Réseau national d'observation du tourisme fluvial.*

³ *EDF est, de loin, le premier contributeur de la taxe hydraulique*

⁴ *Cas à part du Rhône, concédé à la Compagnie nationale du Rhône (CNR) et du Rhin, notre voie d'eau est équipée surtout de microcentrales, propriété de particuliers ou d'entreprises : 78 microcentrales sont installées, produisant 115 mégawatts ; VNF estime que, sans construction d'obstacles nouveaux, on pourrait plus que doubler cette production.*

***B. LA DÉFINITION PAR L'ÉTAT D'UNE « RELANCE DE LA VOIE D'EAU »
SUR LE RÉSEAU PRINCIPAL***

La loi de 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement¹ fixe à l'État un objectif ambitieux de report modal : en douze ans, la part cumulée du fret ferroviaire et du fret fluvial doit passer de 14 % à 25 % du fret global. Pour le fluvial, où les marges de progression sont les plus importantes, cet objectif implique de doubler le fret actuel.

Second moteur de la relance, la perspective de l'ouverture du canal Seine-Nord, qui devrait raccorder, en 2019, le réseau du bassin de la Seine à celui des grandes voies du Nord de l'Europe. D'un montant dépassant 4 milliards d'euros, ce projet comprend, en plus du canal lui-même, quatre plateformes multimodales qui permettront la massification des marchandises et le développement de l'intermodalité.

Il convient également de mentionner le volet fluvial de l'avant-projet consolidé du schéma national des infrastructures de transport, de janvier 2011. Celui-ci prévoit une enveloppe d'environ 9 milliards d'euros, hors projet du canal Seine Nord Europe pour la réalisation, pour les vingt années à venir, de la liaison fluviale à grand gabarit Bray-Nogent et de la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Moselle et Saône-Rhin.

Pour moderniser le réseau principal, qui est utilisé très en dessous de ses capacités, VNF a évalué les besoins d'investissement à 2,7 milliards qui se répartissent entre la remise en état et en sécurité du réseau (1,2 milliard), la modernisation des méthodes et la reconstruction de barrages manuels (400 millions), la mise en conformité environnementale (120 millions) et les travaux d'accroissement du gabarit (800 millions). Pour les quatre premières années (2010-2013), VNF prévoit de mobiliser 840 millions sur quatre ans.

VNF a entrepris, ensuite, de changer l'organisation du service fluvial pour l'adapter à la demande. Le fret étant concentré sur une petite partie du réseau et sur certains itinéraires, il paraît logique, quoique la démarche soit nouvelle dans le fluvial, d'adapter l'offre de service à cette demande. Dans son projet, VNF a ainsi distingué deux offres de services : sur le réseau principal, une ouverture continue 24/24 (et d'une ouverture journalière de 12 heures sur le réseau connexe) ; sur le réseau secondaire, une ouverture saisonnière et à la demande. Ces objectifs s'accompagnent d'une réorganisation de la maintenance et de l'exploitation, aussi bien pour les effectifs (regroupement dans des unités à compétence géographique plus large) que pour les métiers (avec, par exemple, la mise en place d'une maintenance préventive et spécialisée sur l'ensemble du réseau).

Au-delà de la modernisation du réseau à grand gabarit et des changements organisationnels, la relance de la voie d'eau passe par une transformation de la chaîne logistique dans son ensemble, pour y insérer les

¹ Loi n° 2009-967 du 3 août 2009

voies navigables : les collectivités publiques sont à ce titre toutes concernées. Il s'agit, en effet, d'accompagner le renouvellement nécessaire de la flotte, la mise en place de nouveaux maillons de la chaîne logistique ; d'aider les embranchements fluviaux avec des plates formes et des équipements ; de renforcer la desserte fluviale des ports maritimes ; de réformer la gestion des ports fluviaux, pour les intégrer dans des stratégies par bassins, mais aussi pour associer les collectivités territoriales à leur gouvernance ; de renforcer, en général, la promotion commerciale de la voie d'eau.

C. LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES FACE AU DÉFI DE LA GESTION DES VOIES NAVIGABLES DU RÉSEAU SECONDAIRE

La loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et à la réparation des dommages a rendu possible, à l'initiative des collectivités territoriales, la décentralisation des voies d'eau, à l'exception du réseau magistral. Depuis, seule la région Bourgogne s'est portée candidate à un transfert, avec une phase d'expérimentation de trois ans.

La vocation « régionale » du réseau secondaire inquiète les collectivités territoriales. Les voies navigables présentent un intérêt touristique certain, mais leur entretien serait une charge importante, non compensée par la taxe hydraulique et les droits de redevance et de péage. De plus, la compensation du transfert est d'autant plus difficile à établir, que l'État n'a pas suffisamment investi dans ces voies navigables. Les collectivités territoriales, dans ces conditions, craignent que les voies d'eau leur soient transférées en mauvais état, à charge pour elles de les remettre en état. La Constitution dispose que « *les collectivités territoriales ont vocation à prendre les décisions pour l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en œuvre à leur échelon* »¹ : la gestion touristique d'un canal relève bien d'une compétence locale d'aménagement du territoire, mais le réseau secondaire présente un intérêt hydraulique qui peut dépasser la compétence d'une collectivité territoriale.

La décentralisation du réseau « secondaire » représente donc un défi très important pour les collectivités territoriales. Comment parvenir à équilibrer la gestion des voies secondaires sans fret de marchandise ? Le défi consiste à trouver de nouvelles ressources, et les collectivités territoriales sont bien placées pour développer des activités valorisant le réseau secondaire.

¹ Cf. l'article 72 de la Constitution, modifié par la réforme constitutionnelle du 28 mars 2003.

III. UN PROJET DE LOI FOCALISÉ SUR L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC GESTIONNAIRE DES VOIES NAVIGABLES ET NÉGOCIÉ AVEC « LA COMMUNAUTÉ DE TRAVAIL » DU FLUVIAL

A. UN OBJET QUASIMENT EXCLUSIF : L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC GESTIONNAIRE DES VOIES NAVIGABLES

Le projet de loi « Agence nationale des voies navigables » vise principalement à regrouper, en un même établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) et sous l'autorité de son directeur général, les 4 400 agents de droit public actuellement employés par le ministère et les 400 agents de droit privé, actuellement employés par VNF.

En 1991, VNF a reçu mission d'exploiter, d'entretenir et de développer les voies navigables que l'État lui confiait, mais sans se voir transférer l'autorité hiérarchique sur les agents que l'État mettait à sa disposition pour accomplir ses missions. Depuis 20 ans, cette dichotomie a créé un hiatus puisque l'EPIC est « donneur d'ordre » à des services sur lesquels il n'a qu'une « autorité fonctionnelle ». En 2006, la Cour des comptes a vivement critiqué cette organisation, en soulignant son inefficacité¹.

Pour ce regroupement, le Gouvernement projette de transformer VNF en établissement public administratif. Ce choix est justifié par deux faits principaux : 93 % des effectifs regroupés sont des agents de droit public et 85% de ses ressources proviennent de taxes et de subventions.

B. DES CHOIX DE GESTION AU SERVICE DU TRAFIC FLUVIAL

Le projet de loi vise en outre à placer le nouvel EPA au service du trafic fluvial.

Il prévoit que l'établissement public pourra, de manière pérenne, employer des agents de droit public aussi bien que des agents de droit privé.

Il garantit aux agents et aux salariés un transfert à droit constant : les fonctionnaires sont placés en position normale d'activité, les contractuels, de droit public comme de droit privé, conservent l'intégralité de leurs dispositions contractuelles individuelles et de leurs garanties collectives (en particulier, pour les salariés du privé, leur convention collective). Le texte prévoit également une forme de gestion prévisionnelle de l'emploi associant les personnels, et le maintien, pendant trois ans, du régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail.

¹ *Rapport particulier sur « L'activité, les résultats, les comptes et la gestion de Voies navigables de France. Exercices 1994 à 2003 », délibéré par la Cour le 15 mars 2006.*

Il organise une représentation de ces deux catégories de personnel au conseil d'administration et regroupe les instances représentatives du personnel, par l'institution, en particulier, d'un comité technique unique (CTU) après une période transitoire de deux ans.

Le projet de loi sort aussi du cadre classique de l'EPA en prévoyant que, comme un EPIC, la nouvelle agence pourra créer des filiales et prendre des participations, non seulement pour valoriser son domaine public et privé, mais aussi pour des opérations d'aménagement connexes ou complémentaires à ses missions.

Le texte ne transfère pas la propriété du domaine à l'établissement public, mais seulement sa gestion.

Enfin, il organise la décentralisation optionnelle des voies d'eau depuis l'agence, et non plus depuis l'État.

C. UN TEXTE NÉGOCIÉ AVEC LES AGENTS DE LA VOIE D'EAU

Ce texte, enfin, a été négocié avec les représentants des agents et des salariés concernés.

La négociation a ouvert sur la signature, le 24 juin dernier, d'un protocole d'accord avec trois des quatre organisations représentatives des services du ministère de l'écologie (CGT, CFDT, UNSA – FO ayant voté contre) et, le 1^{er} juillet, d'un accord cadre entre la direction de VNF et la CFDT, seule organisation syndicale représentative des salariés de l'établissement public.

Ces deux accords prennent des engagements importants :

- le caractère administratif de l'établissement public et, accessoirement, sa dénomination « Agence nationale des voies navigables » ;
- le maintien de la propriété de l'État ;
- la garantie aux agents de droit public et de droit privé que leurs avantages individuels et collectifs seront maintenus ;
- le maintien de toutes les voies d'eau et l'engagement que « la relance de la voie d'eau » concerne bien tout le réseau ;
- l'engagement qu'aucun agent ne se verra imposer une mobilité géographique.

D. LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI

Le projet de loi comporte onze articles, répartis en quatre chapitres.

Le **chapitre I^{er}**, par un article unique, définit les missions de l'Agence nationale des voies navigables et précise certaines modalités de l'élection à son conseil d'administration.

L'article 1^{er} modifie le nom et le statut de l'établissement public gestionnaire des voies navigables : l'établissement public administratif « Agence nationale des voies navigables » remplace l'établissement public industriel et commercial « Voies navigables de France ». Il élargit ses missions, en inscrivant dans ses missions principales le développement du fret fluvial, en complémentarité des autres modes de transports ; la gestion hydraulique ; le développement durable, notamment la reconstitution de la continuité écologique, ainsi que l'aménagement du territoire, notamment la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques. Il confie à l'établissement public des missions exercées par les services de la navigation et qui ne figurent pas dans celles de VNF, en prévoyant en particulier que le représentant de l'État dispose des services de l'agence pour l'exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure, notamment lorsqu'une situation de crise le justifie.

Il confie à l'établissement public trois nouvelles missions accessoires : la possibilité d'exploiter l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou d'ouvrages publics ; celle, pour valoriser le domaine public que l'État lui confie, de réaliser des opérations d'aménagement connexes ou complémentaires à ses missions ou complémentaires de celles-ci ; celle, enfin, de créer des filiales ou de prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes pour réaliser notamment les opérations d'aménagement mentionnées ci-dessus.

Enfin, **l'article 1^{er}** précise que l'élection des représentants du personnel au conseil d'administration de l'établissement public est organisée en deux collèges, l'un pour les agents de droit public, l'autre pour les agents de droit privé, et que l'élection a lieu dans des conditions de nature à permettre la représentation de chaque collègue.

Le **chapitre II**, avec un **article unique**, concerne le personnel de l'établissement public, les instances qui en sont représentatives, l'emploi et le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail des agents de droit public qui lui sont affectés.

L'article 2 place le personnel de l'Agence nationale des voies navigables sous l'autorité de son directeur général, en précisant que ce personnel comprend quatre catégories : des fonctionnaires de l'État, des ouvriers des parcs et ateliers, des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État, des agents non titulaires de droit public et des salariés régis par le code du travail. Il définit ensuite l'architecture des instances représentatives du personnel, leurs modes de désignation, ainsi que les conditions de validité des

accords collectifs. Il fixe un cadre pour définir les orientations en matière de recrutement et d'emploi. Enfin, il maintient, pour une période transitoire de trois ans au plus, le régime actuel d'organisation et d'aménagement du temps de travail des agents de droit public, après quoi le régime applicable sera défini par accord collectif ou, à défaut, établi par le conseil d'administration.

Le **chapitre III** comporte deux articles relatifs à la décentralisation, à la gestion domaniale et à la police de navigation intérieure. **L'article 3** confie à l'agence de nouveaux pouvoirs en matière de police de la navigation intérieure. **L'article 4** confère au personnel de l'agence le pouvoir de constater les contraventions de grande voirie sur le domaine public fluvial confié à l'agence, et restreint la décentralisation de ports intérieurs situés sur le réseau dit « magistral », en disposant que l'État peut refuser les transferts de domaine qui compromettraient les perspectives d'essor du trafic sur ce réseau.

Le **chapitre IV**, composé de **sept articles**, prend des dispositions transitoires précisant les conditions de transfert des services et des personnels, ainsi que le régime des institutions représentatives du personnel entre l'institution de l'agence et leur renouvellement.

L'article 5 précise les conditions du transfert, en cas de décentralisation, des services compétents sur les voies d'eau décentralisées : le transfert a lieu depuis l'établissement public vers la collectivité locale et fait application du mécanisme d'intégration prévu au titre V de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Cet article en adapte la « clause de sauvegarde » : les emplois transférés seront en nombre au moins égal à celui constaté, dans les services transférés, le 31 décembre de la deuxième année précédant le transfert.

L'article 6 renomme l'établissement public d'État « Voies navigables de France » en « Agence nationale des voies navigables » à compter du 1^{er} janvier 2013 et lui transfère les services et parties de services de l'État mis à sa disposition au 31 décembre 2012, de même que les services ou parties de services faisant l'objet d'une convention d'expérimentation prévue par la loi du 13 août 2004.

L'article 7 précise que les personnels transférés à l'agence lui sont affectés et qu'ils conservent le bénéfice de leur statut ou, pour les salariés de droit privé, de leur contrat et, le cas échéant, de leur convention collective. Il maintient pour trois ans au plus le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail applicables aux services transférés.

L'article 8 définit le régime transitoire des instances représentatives du personnel entre le 1^{er} janvier 2013 et le renouvellement ou la constitution des nouvelles instances.

L'article 9 remplace dans tous les textes législatifs et réglementaires en vigueur, les mots « Voies navigables de France » par les mots « Agence nationale des voies navigables ».

L'article 10 abroge une disposition légale devenue inutile.

L'article 11, enfin, fixe au 1er janvier 2013 l'entrée en vigueur de la loi, à l'exception des trois missions accessoires nouvelles confiées à l'Agence nationale par l'article 1^{er}, qui sont confiées à VNF dès la promulgation de la loi.

IV. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

A. LES PRINCIPES QUI ONT GUIDÉ VOTRE COMMISSION

Votre commission considère que ce texte, même focalisé sur le seul établissement public gestionnaire des voies navigables, est utile au développement de la voie d'eau dans notre pays. Le regroupement des agents de droit public et de droit privé dans le même établissement n'est qu'un élément technique, là où la relance des voies navigables nécessite des politiques publiques de grande ampleur.

En acceptant le principe de ce regroupement, elle a toutefois souhaité rappeler que l'action de l'État pour les voies navigables ne saurait se limiter au développement du trafic de marchandises sur le réseau « magistral ». Les voies d'eau, y compris le réseau « secondaire », jouent un rôle essentiel dans l'accès à l'eau des populations, le prélèvement d'eau par l'industrie et l'agriculture, mais encore la régulation hydrologique des bassins, la prévention des inondations, la compensation de la sécheresse – et, plus généralement, dans la qualité de notre environnement. En ce sens, le devenir de nos voies d'eau est une question nationale, quoique des voies d'eau puissent être gérées par des collectivités locales.

Votre commission, enfin, a souhaité conforter, dans le cadre restreint de ce texte, les moyens d'action du nouvel établissement public, en faisant le pari que son essor serait corollaire de celui de nos voies navigables. Elle a cependant voulu rappeler que ces moyens ne sauraient être sans relation avec les missions, principales et accessoires, que l'établissement reçoit de l'État pour gérer une partie du domaine public fluvial de notre pays.

B. LE TEXTE ADOPTÉ PAR VOTRE COMMISSION

Votre commission a adopté **12 amendements**, dont 4 rédactionnels, visant :

– dans l'ensemble du projet de loi, à **maintenir le nom de Voies navigables de France** plutôt que de le changer en « Agence nationale des Voies navigables » ;

– à l'article 1^{er}, à lever toute ambiguïté sur la compétence générale de l'État sur les voies navigables non transférées ;

– à l'article 1^{er}, à préciser que, dans l'exercice de sa nouvelle mission gestion hydraulique, l'établissement public cherchera à concilier des usages diversifiés de la ressource aquatique et assurer l'entretien et la surveillance des ouvrages et aménagements hydrauliques situés sur le domaine qui lui est confié. ;

– à l'article 1^{er}, à inclure la conservation du patrimoine dans ses missions ;

– à l'article 1^{er}, à encadrer ses missions relatives à la valorisation du domaine de l'État et à la possibilité de créer des filiales et de prendre des participations dans des sociétés ;

– à l'article 1^{er}, à préciser que la représentation du personnel au sein du conseil d'administration de VNF tient compte des effectifs respectifs des agents de droit public et des agents de droit privé ;

– à rédiger intégralement l'article 2 en reprenant la rédaction issue de l'avant-projet de loi, qui transposait fidèlement les conclusions de l'accord signé avec les partenaires sociaux cet été en matière d'institutions représentatives du personnel ;

– et à l'article 5, à exclure du champ d'application de la présente loi les conventions d'expérimentation déjà signées avec des collectivités territoriales.

EXAMEN DES ARTICLES

Le projet de loi modifie le code des transports et le code général de la propriété des personnes publiques. Il comporte onze articles, répartis en quatre chapitres. Le chapitre I^{er}, par un article unique, définit les missions de l'Agence nationale des voies navigables et précise certaines modalités de l'élection à son conseil d'administration. Le chapitre II, avec un article unique, concerne le personnel de l'établissement public, les instances qui en sont représentatives, l'emploi et le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail des agents de droit public qui lui sont affectés. Le chapitre III comporte deux articles relatifs à la décentralisation, à la gestion domaniale et à la police de navigation intérieure. Le chapitre IV comporte sept articles portant sur des dispositions transitoires et finales.

CHAPITRE I^{ER}

Dispositions relatives aux missions et au conseil d'administration de l'Agence nationale des voies navigables

Ce chapitre, par un article unique, définit les missions de l'Agence nationale des voies navigables et précise les modalités d'élection des représentants du personnel à son conseil d'administration.

Article 1^{er}

(Articles L. 4311-1, L. 4311-1-1 [nouveau], L. 4311-1-2 [nouveau], L. 4311-2 et L. 4312-1 du code des transports)

Modification du nom et du statut de l'établissement public gestionnaire de la voie d'eau, définition de ses missions et des modalités d'élection des représentants du personnel à son conseil d'administration

Commentaire : cet article modifie, dans le code des transports, le statut et le nom de l'établissement public gestionnaire de la voie d'eau, tout en élargissant ses missions. Il précise que les représentants du personnel à son conseil d'administration sont élus en deux collèges : l'un pour les fonctionnaires et les agents de droit public ; l'autre pour les salariés de droit privé.

I. Le droit en vigueur

Voies navigables de France est institué par loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports, pour remplacer l'office national de la navigation, établissement public créé en 1912. La loi dispose que VNF est un établissement public à caractère industriel et commercial et précise ses missions, aujourd'hui codifiées aux articles L. 4311-1 et suivants du code des transports puis ses moyens d'actions aux articles L 4311-1 à L 4311-5 du même code.

1° Les missions de Voies navigables de France

• L'article L. 4311-1 du code des transports, relatif aux missions principales de VNF, dispose que l'établissement public :

– est chargé de l'exploitation, de l'entretien, de l'amélioration, de l'extension et de la promotion des voies navigables et de leurs dépendances, ainsi que de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours d'eau et plans d'eau ;

– et qu'il apporte un appui technique aux autorités administratives de l'État en charge de la navigation intérieure et peut proposer toute réglementation concernant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités ou professions qui s'y rattachent et la police de la navigation intérieure.

• L'article L. 4311-2 du même code définit cinq missions accessoires en disposant que l'établissement public peut :

– proposer des prestations aux collectivités territoriales ou à leurs groupements propriétaires de cours d'eau, canaux, lacs, plans d'eau et ports fluviaux ;

– assurer, y compris par l'intermédiaire de sociétés, l'exploitation de ports fluviaux et de toutes installations propres à favoriser le développement de la navigation intérieure ;

– gérer les constructions flottantes et tout matériel intéressant la navigation intérieure, dont l'État est propriétaire ;

– gérer toute participation de l'État dans les entreprises ayant une activité relative à la navigation intérieure ;

– être chargé de l'organisation du financement, de la réception et de l'élimination des déchets survenant lors de la navigation conformément aux conventions internationales applicables en la matière.

• Enfin, l'article L. 4311-3 confère à VNF une mission générale de promotion du transport fluvial, qui comporte une mission d'observation, d'information et de statistique. VNF est consulté par le ministre chargé du transport et peut présenter des propositions :

– sur la réglementation applicable à l'organisation des transports fluviaux ainsi qu'à la définition des normes de sécurité de la navigation et d'environnement et l'amélioration des conditions de travail ;

– et sur la réglementation relative aux assurances fluviales.

Ce même article dispose que VNF coopère au plan international avec les autres organismes chargés de la gestion des infrastructures et du développement du transport fluvial, en particulier dans les États membres de l'Union européenne. A ce titre, il peut conclure avec ces organismes tout accord permettant notamment une utilisation efficace du réseau européen des infrastructures de transport fluvial.

2° Les moyens d'action de Voies navigables de France

• L'article L. 4311-1 précité définit très largement les modalités d'action de l'EPIC sur le domaine public fluvial qui lui est confié : « Pour l'accomplissement de ses missions, il gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de sociétés filiales, le domaine de l'État qui lui est confié, ainsi que son domaine privé. »

• L'article L. 4311-4, issu de la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, dispose que VNF peut recourir à des contrats de partenariat¹ et à des conventions de délégation de service public² pour réaliser des infrastructures sur le réseau fluvial, de même que pour construire ou rénover tout ouvrage utile à la navigation.

Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure et des équipements associés, en particulier les plates-formes portuaires et multimodales et les installations de production d'énergie électrique, et sur la gestion du trafic à l'exclusion de la police de la navigation. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

• L'article L. 4311-5, issu de la même loi de 2006, précise que l'État peut demander à VNF de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution de tels contrats ou conventions – et que les relations entre l'État et VNF sont alors définies par un cahier des charges, et non par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.

1 Cf. Régime de l'ordonnance du 17 juin 2004.

2 Régies par l'article 38 loi n°93-122 du 29 janvier 1993.

3° La représentation du personnel au conseil d'administration de VNF

La composition du conseil d'administration de VNF est fixée par le décret du 16 décembre 2008. Il comprend, sur 21 membres : huit représentants de l'État, huit personnalités nommées par le ministre chargé des transports¹ et cinq représentants des salariés désignés par les organisations représentatives du personnel.

II. Le dispositif du projet de loi

L'article 1^{er} est divisé en quatre parties : le 1° réécrit l'article L. 4311-1 du code des transports relatif aux missions de l'établissement public; le 2° insère deux articles nouveaux, qui complètent les missions de l'agence ; le 3° élargit les missions accessoires de l'établissement public à l'exploitation de l'énergie hydraulique et lui confère des pouvoirs particuliers pour valoriser le domaine public fluvial qui lui est confié ; le 4°, enfin, organise l'élection des représentants du personnel au conseil d'administration de l'agence en deux collèges.

Le 1° réécrit l'**article L. 4311-1 du code des transports** relatif à l'établissement public gestionnaire des voies navigables et de leurs dépendances ainsi qu'à ses missions :

– l'établissement public à caractère administratif « Agence nationale des voies navigables » remplace l'établissement public industriel et commercial « Voies navigables de France » ;

– l'agence reprend les missions principales de VNF, mais l'article dispose désormais que l'objectif de développer le fret fluvial devra suivre « une logique de complémentarité avec les autres modes de transport » ;

– l'agence est chargée de la gestion hydraulique des voies qui lui sont confiées, mention nouvelle ;

– elle concourt au développement durable, notamment par la reconstitution de la continuité écologique, et à l'aménagement du territoire, notamment par la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques : ces deux précisions sont elles aussi nouvelles ;

– enfin, pour gérer et exploiter le domaine public fluvial qui lui est confié, l'agence peut recourir à la régie directe ou au contrat avec des personnes morales de droit public ou avec des sociétés qu'il contrôle.

¹ Ces personnalités représentent la Chambre nationale de la batellerie artisanale, le Comité des armateurs fluviaux, l'Association des utilisateurs de transport de fret, les Entreprises de production d'électricité utilisant l'énergie hydraulique du domaine confié ; une personnalité est choisie en raison de ses compétences en matière de transports ou d'aménagement du territoire et titulaire d'un mandat électoral local ou national ; enfin, deux présidents de commissions territoriales.

Le 2° insère deux articles nouveaux dans le code des transports, identifiant deux missions au-delà des missions principales de l'agence :

– L'**article L. 4311-1-1** dispose que l'Agence nationale des voies navigables est également chargée de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours et plans d'eau ; il ajoute, par cohérence avec la transformation des services de navigation en un établissement public, que l'agence apporte un appui technique aux autorités administratives de l'État en matière de navigation intérieure, et qu'elle peut proposer toute réglementation visant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités et les professions qui s'y rattachent ainsi que la police de la navigation intérieure.

– L'**article L. 4311-1-2** prévoit que le représentant de l'État dispose des services de l'agence pour l'exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure, notamment lorsqu'une situation de crise le justifie. Cet article précise que l'agence informe l'autorité administrative de tout événement susceptible de porter gravement atteinte à l'ordre public (voir article 3).

Le 3° introduit une division de l'**article L. 4311-2**, relatif aux missions accessoires de l'agence :

– la première partie de l'article L. 4311-2 se rapporte aux missions accessoires que l'établissement peut accomplir dans le cadre de ses missions principales ; le 3° y ajoute la possibilité, pour l'établissement public, d'exploiter, à titre accessoire, l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou d'ouvrages publics situés sur le domaine public fluvial que l'État lui a confié ;

– la deuxième partie de l'article L. 4311-2, désigne les activités accessoires que l'établissement public peut accomplir « par ailleurs » de ses missions principales : 1/ il peut « valoriser le domaine de l'État qui lui est confié (...) ainsi que son domaine privé en procédant à des opérations d'aménagement connexes à ses missions ou complémentaires de celles-ci » et 2/ « créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupement ou organismes pour réaliser notamment les opérations d'aménagement » prévues au paragraphe précédent.

Le 4°, enfin, complète l'**article L. 4312-1** relatif au conseil d'administration de l'établissement public, en précisant que pour l'élection des représentants du personnel à ce conseil, deux collèges sont constitués : l'un pour les fonctionnaires, les ouvriers des parcs et ateliers (OPA), les agents contractuels de droit public ; l'autre pour les contractuels de droit privé, l'article 2 du projet de loi procédant à la définition des quatre catégories du personnel de l'agence. Il précise que l'élection a lieu dans des conditions de nature à permettre la représentation de chaque collège, en renvoyant au décret en Conseil d'État le soin de définir ces conditions.

III. la position de votre commission

- A l'occasion des auditions, votre rapporteur a constaté que la plupart des opérateurs – en particulier les usagers et les clients de la voie d'eau – regretteraient de voir l'établissement public changer de nom. Depuis 20 ans, VNF a acquis de la notoriété et il est bien identifié, ce d'autant que nombre d'agents des services de la navigation, sur le terrain, utilisent les vêtements de travail ou des véhicules siglés « VNF ». On peut également rappeler qu'un changement de nom occasionne des dépenses souvent sous-estimées – dans le cas présent, pas du tout évaluées – pour la modification du logo et son apposition sur les nombreux matériels de travail.

Des demandes ont été cependant formulées, de l'intérieur des services de l'État, pour que le regroupement des emplois soit l'occasion d'un nouveau baptême pour l'établissement, d'où la proposition d'Agence nationale des voies navigables. Des agents publics seraient ainsi réticents à passer de l'employeur État à un employeur VNF, assimilé, de par son statut d'EPIC, au droit privé.

Votre commission, cependant, a estimé préférable de maintenir le nom actuel de l'établissement public, pour ne pas nuire à sa notoriété et considérant que la « privatisation » de l'exploitation et de l'entretien des voies navigables redouté par certains est très improbable.

C'est pourquoi **la commission a adopté un amendement du rapporteur rectifié visant à substituer, dans l'intitulé du projet de loi et dans l'ensemble de son texte, le nom « Voies navigables de France » à « Agence nationale des voies navigables ».**

- Le regroupement des services au sein d'un établissement public s'accompagne d'une redéfinition de ses missions, ce qui est nécessaire juridiquement – principe de spécialité des établissements publics –, mais aussi parce qu'une partie des missions aujourd'hui exercées par les services de l'État ne sont pas confiées à l'établissement. Cet exercice est l'occasion d'intégrer des exigences nouvelles, liées en particulier aux textes environnementaux adoptés depuis une dizaine d'années – loi sur l'eau, mise en œuvre du Grenelle de l'environnement – mais votre rapporteur tient également, et l'occasion n'est pas fréquente en matière de voies navigables¹, à bien rappeler à l'État ses responsabilités sur les voies navigables qui ne sont pas transférées.

1° Sur les missions principales

Votre rapporteur se félicite que les missions principales de l'établissement public soient reprises et que la réécriture de l'article L. 4311-1 du code des transports soit l'occasion d'y inclure explicitement des missions qui sont aujourd'hui exercées par les services de l'État et qui ne figurent pas

¹ Les lois relatives au transport fluvial sont rares, tout comme les débats parlementaires – et dans la discussion budgétaire sur les transports, le fluvial vient toujours en dernier et il est souvent bien court.

dans le code des transports. Le nouvel établissement, comme VNF aujourd'hui, est ainsi principalement chargé de l'exploitation, de l'entretien, de l'amélioration, de l'extension et de la promotion du domaine public fluvial que l'État lui confie ; comme VNF aujourd'hui, il exploite et il gère ce domaine public en régie directe ou par l'intermédiaire de sociétés qu'il contrôle ou bien encore par l'intermédiaire d'autres personnes morales de droit public ; il est chargé de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours et plans d'eau ; enfin, il apporte un appui technique aux services de l'État en charge de la navigation intérieure, et peut proposer toute réglementation concernant l'exploitation de ce domaine, les activités ou professions qui s'y rattachent, la police de la navigation intérieure.

- S'agissant des modifications apportées aux missions principales, votre rapporteur souligne l'intérêt de la prise en compte du report modal. La nouvelle rédaction précise d'abord que l'établissement public exploite, entretient, améliore, étend et promeut les voies navigables « *afin de développer le transport fluvial selon une logique de complémentarité avec les autres modes de transports* ». Cette précision se réfère à l'objectif de report modal du « Grenelle de l'environnement » et vise le réseau à grand gabarit.

Votre rapporteur, cependant, ne perd pas de vue que l'établissement public se voit confier également le réseau secondaire, où le transport fluvial n'est plus une finalité. Ce réseau secondaire ayant, pour ce qui est du transport, une vocation principalement touristique, le Gouvernement entend le céder aux collectivités locales. Mais que se passera-t-il si ces voies ne sont pas transférées aux collectivités locales ? Pourquoi l'agence devrait-elle, à l'avenir, exploiter, entretenir, améliorer, étendre et promouvoir un réseau secondaire dont la finalité n'est pas le transport fluvial ?

Tout en comprenant le souci d'efficacité consistant à relier la dépense publique au transport et au report modal, **votre rapporteur n'oublie donc pas la gestion du réseau secondaire – et souhaite que l'établissement public d'État garde, à titre conservatoire et tant que ce réseau n'est pas transféré aux collectivités locales, une compétence générale sur ce réseau.**

C'est pourquoi **la commission a adopté un amendement du rapporteur, qui conserve l'objectif intermodal, tout en levant toute ambiguïté sur la compétence générale de l'État sur le réseau non transféré.**

- Par ailleurs, la nouvelle rédaction ajoute, parmi les missions principales de l'établissement, **la gestion hydraulique des voies** qui lui sont confiées : cet ajout est bienvenu, car les services de l'État assurent aujourd'hui cette gestion hydraulique. Cette mention nouvelle mérite cependant d'être précisée, pour sécuriser un certain niveau d'engagement de l'État sur le réseau secondaire. Les enjeux liés à l'accès et au partage de la ressource en eau (eau potable, prélèvement d'eau par les industries et l'agriculture, régulation du débit des cours d'eau, prévention des inondations et de la sécheresse), aussi

bien que de la sécurité des biens et des personnes, sont trop importants pour n'être pas signalés dans la loi.

En s'inspirant de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques¹, **la commission a adopté un amendement du rapporteur précisant que, dans la gestion hydraulique des voies d'eau, l'établissement public cherchera à concilier des usages diversifiés de la ressource aquatique et assurer l'entretien et la surveillance des ouvrages et aménagements hydrauliques situés sur le domaine qui lui est confié.**

- Le troisième ajout de la nouvelle rédaction précise que l'établissement public **concourt au développement durable**, notamment par la reconstitution de la continuité écologique, et à **l'aménagement du territoire**, notamment par la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques. Ces deux précisions sont elles aussi bienvenues. **La commission, a adopté un amendement du rapporteur, identique dans son objet à un amendement de Mme Mirelle Schurch et des membres du groupe CRC, pour y mentionner, à ce titre, la conservation du patrimoine** : les canaux, en particulier sur le réseau secondaire, disposent d'ouvrages particulièrement remarquables qui font partie de notre patrimoine historique et culturel.

- Enfin, le nouvel article L. 4311-1-2, met les services de l'agence à disposition du représentant de l'État dans le département pour l'exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure, et dispose que l'agence informe l'autorité administrative territorialement compétente de tout événement susceptible de porter gravement atteinte à l'ordre public.

De longue date, le préfet, détenteur des pouvoirs de police administrative de la navigation intérieure, s'appuie sur les services de la navigation pour l'assister dans ses missions. C'est, en effet, qu'elles demandent une connaissance fine de la voie d'eau, dont disposent seuls les services de la navigation. Le présent texte, à son article 3, définit une nouvelle organisation, où l'agence continue de jouer un rôle auprès du préfet (voir article 3).

Cette organisation privilégiant, avec pragmatisme, le droit constant, la commission l'a acceptée sans modification.

2° Sur les missions accessoires

La nouvelle rédaction ajoute trois missions accessoires, qui appellent chacune des commentaires de votre commission.

L'agence peut exploiter l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou d'ouvrages situés sur le domaine public que l'État lui confie. Par une référence aux articles L. 511-2 et L. 511-3 du code de l'énergie, cet article 1^{er} précise que le régime de ces installations et ouvrages - d'autorisation

1 Loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques.

ou de déclaration, selon leur puissance et leur nature – relève des articles L. 214-1 à L. 214-11 du code de l'environnement.

Cette faculté, offerte à l'établissement public dès la promulgation de la loi paraît utile à votre rapporteur. Les voies navigables gérées par VNF comptent déjà 78 microcentrales, qui produisent 115 mégawatts et l'établissement public estime que, sans construction d'obstacles nouveaux, on pourrait déjà plus que doubler cette production¹. Quel que soit le réalisme de cet objectif, il est certainement utile d'autoriser l'établissement, qui lance un programme de rénovation des barrages, à exploiter cette énergie.

• La nouvelle rédaction, enfin, distingue dans une deuxième partie de l'article L. 4311-2 deux missions accessoires que l'établissement peut exercer « par ailleurs » :

– pour valoriser le domaine qui lui est confié (et son domaine privé) l'agence peut procéder à des opérations d'aménagement connexes ou complémentaires de ses missions ;

– elle peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés ou organismes pour réaliser « notamment » les opérations liées à la valorisation du domaine.

Ces deux missions sont particulièrement importantes pour la réussite de la nouvelle agence : la valorisation du patrimoine représente une source non négligeable de revenus, tout comme la promotion de la voie d'eau – l'idéal étant de relier les deux. La réussite de l'opération de Port Rambaud, à Lyon, est à cet égard exemplaire : non seulement l'établissement public y a gagné des ressources stables alors qu'une « vente à la bougie » aurait bradé le patrimoine public, mais les aménagements réalisés dans l'ancien port lyonnais contribuent pour partie au tourisme fluvial, et plus largement à l'insertion de la voie d'eau dans la ville.

L'établissement public doit pouvoir, également, continuer à prendre diverses initiatives qui servent le développement de la voie d'eau – comme il le fait, par exemple, avec l'association "Entreprendre pour le fluvial", créée en 2007 par VNF pour contribuer à la relance de la voie d'eau (l'association délivre également des prêts d'honneur aux bateliers).

Pour l'y aider, la loi institue un établissement public administratif qui déroge sur certains points aux règles d'usage pour d'autres EPA. La doctrine parle "d'établissements publics à double visage", par exemple les chambres de commerce et d'industrie, l'Office national interprofessionnel des céréales (ONIC), la Caisse des dépôts et consignations ou, plus récemment, les agences régionales de santé (ARS) : ce sont des EPA dont certaines compétences et règles de fonctionnement relèvent du droit privé.

¹ L'étude d'impact signale qu'une recherche sur 280 sites aurait identifié un potentiel de développement de 165 mégawatts, pour une production de 950 GWh, soit les besoins d'une ville de 900 000 habitants.

Votre rapporteur, cependant, a souhaité améliorer la rédaction de cette deuxième partie de l'article L. 4311-2. En effet, la division de cet article peut laisser croire que l'agence agirait « en dehors » de ses missions accessoires, et la rédaction ajoute que c'est « notamment » pour valoriser son domaine que l'agence peut créer des filiales. Votre rapporteur a préféré affirmer plus directement et plus clairement ces compétences confiées à l'établissement public administratif, de façon à bien marquer la volonté du législateur de lui donner les meilleures chances de servir l'intérêt de la voie d'eau.

En conséquence, votre commission a adopté un amendement insérant parmi les compétences accessoires de l'agence la valorisation de son domaine par des opérations d'aménagement et de développement connexes ou complémentaires de ses missions et la création de filiales ou la prise de participations dans des sociétés, groupements ou organismes afin de réaliser toute opération utile à ses missions, y compris celles mentionnées à l'alinéa précédent.

- Enfin, s'agissant de la composition du conseil d'administration du nouvel établissement, les élections des représentants du personnel au conseil d'administration se feront en deux collèges : l'un pour les agents de droit public, l'autre pour les agents de droit privé – et elles se dérouleront dans des conditions de nature à permettre la représentation de chaque collège. Votre rapporteur estime que la distinction de deux collèges – et non quatre, qui correspondrait aux quatre catégories de personnels énumérées à l'article L. 4312-3-1 du code des transports – est pertinente : la différence est bien entre les agents de droit public et les agents de droit privé. Ensuite, c'est bien à la loi de prévoir ces deux collèges, étant entendu que chacune des deux catégories de personnel doit être représentée au conseil d'administration.

Cependant, il semble utile de préciser la règle selon laquelle le nombre de représentants du personnel au conseil d'administration tient compte des effectifs respectifs des agents de droit public et des agents de droit privé et **votre commission a adopté un amendement en ce sens.**

<p>Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.</p>
--

CHAPITRE II

Dispositions relatives au personnel de l'Agence nationale des voies navigables

Ce chapitre, composé d'un article unique, concerne les pouvoirs du directeur général, la composition du personnel et les instances représentatives du personnel de l'Agence nationale des voies navigables, ainsi que l'emploi et le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail des agents de droit public qui lui sont affectés.

Article 2

(Articles L. 4312-3, L. 4312-3-1 [nouveau], L. 4312-3-2 [nouveau], L. 4312-3-3 [nouveau] et L. 4312-3-4 [nouveau] du code des transports)

Pouvoirs du directeur général, composition du personnel. Instances représentatives du personnel de l'agence. Emploi et recrutement du personnel. Organisation et aménagement du temps de travail des agents de droit public

Commentaire : cet article place le personnel de l'Agence nationale des voies navigables sous l'autorité de son directeur général, en précisant que ce personnel comprend quatre catégories : des fonctionnaires de l'État, des ouvriers des parcs et ateliers, des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État, des agents non titulaires de droit public et des salariés régis par le code du travail. Il définit ensuite l'architecture des instances représentatives du personnel, leurs modes de désignation, ainsi que les conditions de validité des accords collectifs. Il fixe un cadre pour définir les orientations en matière de recrutement et d'emploi. Enfin, il maintient, pour une période transitoire de trois ans au plus, le régime actuel d'organisation et d'aménagement du temps de travail des agents de droit public, après quoi le régime applicable sera défini par accord collectif ou, à défaut, établi par le conseil d'administration.

I. Le droit en vigueur

Les « ressources humaines » de la voie d'eau sont, depuis au moins vingt ans, dans une situation devenue bien particulière : plus de neuf agents sur dix sont placés sous l'autorité fonctionnelle du directeur général de l'établissement public, mais c'est le ministère qui conserve la gestion de ces agents, et l'autorité hiérarchique. L'État a confié la gestion de voies navigables à l'établissement public, mais sans lui confier celle des agents qui travaillent à l'exploitation, à l'entretien et au développement de la voie d'eau.

Ceci a maintenu une séparation entre l'établissement public et les services de la navigation – d'autant que le caractère industriel et commercial de VNF confère un statut privé à son personnel : les instances représentatives du personnel, mais aussi les politiques d'emplois, relèvent d'un droit différent entre les quelques 4 400 agents des services de la navigation et les quelque 400 salariés de l'établissement public.

1° Une gestion compliquée par la séparation entre autorité fonctionnelle et autorité hiérarchique

• Depuis qu'en 1991 l'établissement public gestionnaire de la voie d'eau a pris le caractère industriel et commercial, l'emploi lié à la voie d'eau s'est ouvert aux salariés de droit privé. La gestion de la voie d'eau a dès lors composé avec deux ensembles aux effectifs très inégaux :

– L'EPIC, dont le siège est à Béthune, où sont localisés uniquement des emplois de droit privé ; fin 2010, l'EPIC compte 387 emplois (ETP), dont 202 localisés au siège, tandis que les 185 autres salariés se répartissent dans les 7 directions territoriales de VNF.

– Les services de la navigation, qui, au gré des réorganisations de l'État, sont aujourd'hui composés de 6 directions interrégionales et présents également dans 7 directions des territoires ; fin 2010, les services de la navigation comptent 5 458 ETP, qui se répartissent dans 6 services de la navigation et 7 directions des territoires.

Au 31 décembre 2010, la « communauté de travail » de la voie fluviale était composée des effectifs suivants :

Fonctionnaires de l'État :	4 375 ETP
Ouvriers des parcs et ateliers (OPA) :	471 ETP
Agents non titulaires :	225 ETP
Salariés de droit privé :	387 ETP

Ainsi, sur 5 458 ETP, les agents de droit public représentent 93 % des effectifs, et les agents de droit privé, 7 %.

Les agents de droit public représentent, par « grands domaines métiers » : 49 % du « développement », 70 % du « management et ingénierie », 81 % de l'administration générale et 100 % de « l'exploitation-maintenance ». Les effectifs salariés se concentrent sur les emplois de cadre et d'agent de maîtrise¹ : ils sont à 60 % « cadre de direction » ou « expert cadre », à 26 % agents de maîtrise et à 14 % ouvriers – dans les directions territoriales, les agents de droit privé se mêlent aux agents de droit public (qui restent majoritaires) pour les emplois d'encadrement, mais peu aux emplois

¹ Source : Ministère de l'écologie, 2011.

d'ouvriers et pas du tout aux emplois d'agent d'exploitation et de maintenance.

- Depuis 1991, les agents de droit public sont placés sous l'autorité fonctionnelle de l'établissement public pour ce qui concerne ses missions. Quoique ces agents de droit public exercent pour le compte de l'État d'autres missions (essentiellement de police de la navigation), l'EPIC joue pour eux un rôle de « donneur d'ordres ». Cependant, les services de l'État demeurent sous l'autorité hiérarchique du ministère de l'écologie, qui gère le déroulement de carrière des agents et assume les coûts de personnel et une partie des frais de fonctionnement.

Dans son rapport de 2006¹ la Cour des comptes a vivement critiqué cette double autorité, soulignant que le pilotage de l'ensemble en était rendu « délicat » et le contrôle de gestion interne, « très difficile ». De fait, ce hiatus dans l'autorité n'est pas un facteur d'efficacité et votre rapporteur se fait l'écho d'anecdotes regrettables où le défaut de consultation et le renvoi de responsabilités entre services ont perturbé, parfois pendant des mois, la navigation sur des voies navigables pourtant importantes.

2° Des institutions représentatives du personnel qui relèvent de règles et qui disposent de compétences différentes

Les agents publics et les salariés de VNF qui travaillent pour la voie d'eau disposent d'institutions représentatives du personnel différentes : dans le premier cas, le statut général de la fonction publique s'applique, dans l'autre, le code du travail.

- Dans la fonction publique, les agents publics connaissent des instances consultatives : comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT), commissions administrative paritaire (CAP), comités techniques paritaires (CTP) : les CAP prennent des décisions d'ordre individuel (avancement, etc.) et les CTP sont consultés pour avis sur des questions d'ordre collectif. Les CAP des agents de la voie d'eau sont, comme dans le reste de la fonction publique, organisées par corps : une CAP nationale pour les corps de catégories A, des CAP locales pour les corps de catégories C, et un système mixte local-national pour les corps de catégories B. Les CTP sont, eux, organisés par service : chacun des six services de la navigation dispose d'un CTP, ainsi que chacune des sept directions du territoire auxquelles sont rattachés des agents travaillant pour la voie d'eau. Les fonctionnaires concernés participent également au comité technique ministériel, qui examine les questions collectives visant l'ensemble des services ministériels. Les ouvriers des parcs et ateliers (OPA)², quant à

¹ Rapport particulier sur l'activité, les résultats, les comptes et la gestion de Voies navigables de France. Exercices 1994 à 2003. Délibéré par la Cour le 15 mars 2006.

² Leur gestion se fonde sur le décret n°65-382 du 21 mai 1965.

eux, disposent de commissions consultatives paritaires, qui gèrent les questions d'ordre individuel pour l'ensemble des catégories A, B et C.

• Les salariés de VNF, de leur côté, connaissent un CHSCT, un comité d'entreprise, des délégués du personnel et des délégués syndicaux, dont le statut et le fonctionnement sont réglés par le code du travail.

La loi n° 2010-751 du 5 juillet 2010 relative à la rénovation du dialogue social dans la fonction publique et le décret n° 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'État ont apporté des modifications importantes aux instances consultatives dans la fonction publique.

La comparaison des attributions entre comités techniques et d'entreprise montre que **si les obligations de l'employeur en matière d'information et de consultation sont désormais proches dans les deux comités, les différences sont encore marquées sur leurs capacités d'action.** En particulier, le comité d'entreprise, doté de la personnalité morale, peut conclure des accords de participation, d'intéressement, et il peut gérer des activités sociales et culturelles.

II. Le dispositif du projet de loi

Cet article ajoute quatre alinéas à l'article L. 4312-3 du code des transports, relatifs à l'autorité du directeur général sur les personnels du nouvel établissement (1°), il modifie l'intitulé d'une section de ce code relatif à l'établissement public gestionnaire de la voie d'eau (2°) et insère quatre articles substantiels après l'article L. 4312-3, relatifs à la composition du personnel de l'agence, à ses instances représentatives, aux emplois et au régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail (3°).

Le 1°, complétant l'article L. 4312-3, dispose que le directeur général a autorité sur l'ensemble des personnels de l'agence ; que le ministre des transports peut lui déléguer tout ou partie de ses pouvoirs de gestion et de recrutement des fonctionnaires de l'État ainsi que des ouvriers des parcs et ateliers, des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État ; que le directeur général recrute et gère les personnels contractuels de droit public et de droit privé ; enfin, qu'il peut déléguer ses pouvoirs de gestion et de recrutement des personnels aux directeurs des services territoriaux de l'agence.

Le 2°, par coordination avec les paragraphes suivants, donne au titre de la section concernée celui de « Personnel de l'agence ».

Le 3° insère quatre articles substantiels après l'article L. 4312-3, relatifs à la composition du personnel de l'agence, à ses instances représentatives, aux emplois et au régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail :

– L’**article L. 4312-3-1** dispose que le personnel de l’agence comprend : des fonctionnaires de l’État, des ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l’État, des agents non titulaires de droit public et des salariés régis par le code du travail.

– L’**article L. 4312-3-2**, qui comporte huit paragraphes établit une nouvelle architecture des instances représentatives du personnel en les réunissant dans des comités uniques, avec un échelon national et un échelon local pour les comités techniques aussi bien que pour les comités d’hygiène, de sécurité et des conditions de travail :

Le **paragraphe I**, composé de sept alinéas, institue un comité technique unique (CTU), compétent pour l’ensemble des personnels de l’agence, doté de la personnalité civile et gestionnaire de son patrimoine. Ce comité est institué dans les conditions habituelles de la fonction publique de l’État (article 15 loi n° 84-16 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l’État), mais ses attributions cumulent, sous réserve des adaptations prévues par décret en Conseil d’État, celles des comités techniques paritaires de la fonction publique (même référence légale) et celles confiées au comité d’entreprise par le code du travail (articles L. 2323-1 à L. 2323-87 du code du travail). Il comprend le directeur général de l’agence (ou son représentant) qui le préside, et des représentants du personnel, qui seuls sont appelés à prendre part au vote lorsque le comité est consulté. Ces représentants sont élus au scrutin de liste à la proportionnelle, selon des modalités fixées par décret en Conseil d’État. Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales représentatives, dans les conditions prévues par le code du travail pour les salariés de droit privé (article L. 2324-4 du code du travail), et dans les conditions prévues par le statut général de la fonction publique pour les trois autres catégories de personnel (article 9 *bis* de la loi du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires).

Le **paragraphe II**, qui comprend quatre alinéas, institue un comité technique unique de proximité, auprès de chaque directeur territorial de l’agence. Ce comité exerce les compétences du comité technique local et du comité d’établissement, pour l’ensemble des catégories de personnel de l’agence à l’échelon de la direction territoriale. Il comprend le directeur territorial de l’agence (ou son représentant), qui le préside, et des représentants du personnel, qui seuls sont appelés à prendre part au vote lorsque le comité est consulté. Les modalités d’élection à ces comités et la composition de la représentation du personnel sont fixées par décret en Conseil d’État.

Le **paragraphe III** institue, en respectant la même architecture, des comités d’hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) : un comité central, placé auprès du directeur général de l’agence et des comités locaux, placés auprès de chaque directeur territorial. Ces comités – central et locaux – exercent les compétences définies pour les CHSCT par le code général de la fonction publique (article 16 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984) et par le code du travail (chapitre II du titre 1^{er} du livre VI) sous réserve

d'adaptations fixées par décret en Conseil d'État. Leur composition et leur fonctionnement sont également fixés par décret en Conseil d'État.

Le **paragraphe IV** applique à l'ensemble du personnel de l'agence les dispositions de droit commun relatives à la désignation, au mandat et à l'exercice des fonctions du délégué syndical (articles L. 2143-1 à L. 2143-23 du code du travail). Les délégués syndicaux sont désignés par les organisations syndicales qui ont recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés aux dernières élections du comité technique ou du comité d'entreprise de l'agence, ou du comité technique unique s'il est constitué.

Le **paragraphe V** précise les conditions de validité des accords collectifs de travail : ils doivent être signés par une ou des organisations syndicales ayant recueilli, au premier tour des dernières élections professionnelles, au moins 30 % des suffrages exprimés pour les salariés de droit privé, et au moins 50 % des suffrages exprimés pour les trois autres catégories de personnel. Pour les salariés de droit privé, s'ajoute l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins la majorité des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections professionnelles.

Le **paragraphe VI** précise qu'en-deçà du seuil de représentativité, les syndicats légalement constitués peuvent constituer une section syndicale, conformément à l'article L. 2142-1 du code du travail, et désigner un représentant pour le représenter dans l'agence.

Le **paragraphe VII** dispose que les membres des instances représentatives du personnel, les délégués et les représentants des sections syndicales bénéficient des garanties prévues par leurs statuts respectifs, en particulier, pour les salariés de droit privé, des protections et garanties reconnues par le code du travail.

Le **paragraphe VIII**, enfin, précise que les personnels de droit public demeurent électeurs au comité technique ministériel du ministère chargé du développement durable.

L'**article L. 4312-3-3** prévoit qu'un décret en Conseil d'État établira les types d'emplois nécessaires à l'exercice des missions de l'agence et déterminera les catégories de personnels ayant vocation à les occuper. Ce décret sera pris après avis du conseil d'administration et du comité technique unique. L'article précise que, chaque année, le conseil d'administration établira « les orientations en matière de recrutement », conformément au cadre établi par le décret en Conseil d'État, et que ces orientations préciseront les prévisions de recrutement et d'emploi dans les différentes catégories de personnels.

L'**article L. 4312-3-4**, enfin, dispose qu'au plus tard trois ans après le transfert des personnels, le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail applicable aux agents de droit public est défini par un accord collectif conclu entre la direction de l'agence et les représentants de ces

agents. L'article précise qu'à défaut d'accord dans ce délai, le conseil d'administration établit ce régime après avis du comité technique unique. Un décret en Conseil d'État précise les modalités de mise en œuvre de cet article.

III. La position de votre commission

En examinant cet article substantiel, **vo**tre rapporteur s'est efforcé de se placer du point de vue de l'intérêt de la communauté de travail qui entretient et développe notre voie d'eau en France. Les agents, parce qu'ils relèvent aujourd'hui de droits différents, craignent de perdre des avantages dans la réforme, voire seulement des repères. Votre rapporteur est convaincu et espère convaincre que chacun a intérêt au regroupement, parce que les droits ne sont pas antagonistes d'un côté ou de l'autre de son statut, mais aussi parce que l'intérêt de la communauté de travail est d'aller de l'avant, en trouvant des solutions communes à ce qui peut apparaître, devant le changement, comme des menaces.

- Votre rapporteur se félicite tout d'abord que les agents – publics et privés – travaillant à l'entretien et au développement de la voie d'eau **soient enfin regroupés sous l'autorité de l'établissement public gestionnaire de la voie d'eau**. La réunion de l'autorité fonctionnelle et de l'autorité hiérarchique est la condition pour un pilotage efficace de l'établissement – ce que tout gestionnaire de la chose publique comprend aisément.

Le regroupement au sein d'un service à compétence nationale (SNC) avait été un temps envisagé ; les arguments utilisés par l'étude d'impact pour repousser cette solution sont convaincants – en particulier le caractère très opérationnel des métiers de la voie d'eau et l'intérêt de disposer d'une entité bien identifiée pour développer les voies navigables.

Le ministre pourra déléguer au directeur général de l'agence tout ou partie de ses pouvoirs de gestion et de recrutement, ce directeur général pourra faire de même avec les directeurs territoriaux : la gestion déconcentrée pourra perdurer, en particulier les CAP locales pour les agents de catégorie C et les commissions consultatives paritaires (CCP) pour les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État.

Le nouvel établissement pourra, de manière pérenne, recruter dans le public et dans le privé et l'article 2 du projet de loi marque bien la volonté de leur donner les moyens juridiques de définir une politique d'emploi et de recrutement adaptée à l'exercice des missions que l'État lui confie :

– Il définit les quatre catégories de personnels dans le nouvel article L. 4312-3-1 et votre rapporteur se félicite, à cet égard, que ces catégories soient reconnues au même titre parmi « le personnel de l'établissement » : cela marque la volonté que ce dernier puisse employer de manière pérenne des agents de droit public et des agents de droit privé.

– Il précise que le directeur général pourra recruter des contractuels de droit public et des contractuels de droit privé : la pérennité du recours aux agents de droit public et de droit privé vaut aussi pour les contractuels.

- Le regroupement des instances représentatives du personnel doit, en revanche, préserver les avantages de chacun des deux systèmes actuels, le dispositif proposé devant être solide sur le plan juridique.

– L’avant projet de loi, à la suite des accords avec les organisations syndicales représentatives des services du ministère de l’écologie et des salariés de VNF, **rendait facultatif le regroupement des instances représentatives du personnel**. Il instituait un comité technique compétent pour les agents de droit public et maintenait le conseil d’entreprise, compétent pour les agents de droit privé. Il prévoyait, ensuite, qu’après un délai de trois ans, **un accord collectif pourrait décider de remplacer ces instances séparées par un comité technique unique (CTU)**, compétent pour l’ensemble des personnels.

Cette solution pourrait être fragile sur le plan du droit. En effet, dans sa décision n°2010-91 du 28 janvier 2011, le Conseil constitutionnel a estimé qu’il revenait au législateur de définir les conditions et les garanties de la participation des travailleurs à la détermination collective de leurs conditions de travail¹.

Dans sa décision, le Conseil constitutionnel rappelle que le Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946 dispose, en son huitième alinéa, que « *tout travailleur participe, par l’intermédiaire de ses délégués, à la détermination collective des conditions de travail* », et que l’article 34 de la Constitution range dans le domaine de la loi la fixation des garanties fondamentales accordées aux fonctionnaires civils de l’État ainsi que la détermination des principes fondamentaux du droit du travail. Il en déduit qu’il revient au législateur de déterminer lui-même ces principes.

En conséquence, le Conseil d’État, lors de l’examen de l’avant-projet de loi, a considéré que le législateur ne saurait renvoyer à un accord - aléatoire - l’application d’une disposition de cette nature. Il a également considéré que le principe constitutionnel de participation exigeait que l’ensemble des agents ou salariés d’une même entité de travail, devait pouvoir s’exprimer collectivement dans une institution représentative unique.

C’est pourquoi le projet de loi soumis aujourd’hui à votre commission, prévoit l’institution obligatoire d’un comité technique unique après une période transitoire de deux ans.

¹ Cf. *décision n° 2010-91 du 28 janvier 2011, question prioritaire de constitutionnalité, Fédération nationale CGT des personnels des organismes sociaux (cette décision portait sur la représentation des personnels dans les agences régionales de santé)*.

– **Votre rapporteur souhaitait trouver une solution plus proche des accords passés avec les agents et les salariés du fluvial – et qui tienne compte du risque d'inconstitutionnalité.** Il s'agissait pour lui, de concilier deux impératifs d'une part, le principe constitutionnel de participation et d'autre part, garantir que chaque catégorie continue à régler seule ses propres questions statutaires, afin de préserver les droits de chacune d'elles.

A cette fin, **votre rapporteur a présenté un amendement structurant ainsi les institutions représentatives du personnel :**

– Il institue un comité unique obligatoire mais composé de deux commissions compétentes pour chacune des deux grandes catégories de personnel.

– Le comité unique comprend aussi une commission représentant les personnels de droit public, exerçant les compétences d'un comité technique et une commission représentant les salariés de droit privé, exerçant les compétences d'un comité d'entreprise, sous réserve des adaptations prévues dans le décret en Conseil d'État susvisé. Enfin, il est prévu une formation plénière, issue des deux commissions.

– Chacune des deux commissions se réunit pour les questions relevant de sa compétence. Le comité unique est réuni en formation plénière pour examiner les questions intéressant l'ensemble des personnels, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.

Enfin, la composition de la représentation du personnel au sein du comité et de ses commissions est fixée par décret en Conseil d'État de façon à permettre la représentation de chaque collège et à tenir compte des effectifs des deux grandes catégories de personnel, de droit public et de droit privé.

– **Toutefois, après un large débat et sur proposition de son président, la commission a adopté l'amendement de M. Martial Bourquin et plusieurs de ses collègues du groupe socialiste, rétablissant la rédaction de l'article L. 4312-3-3 de l'avant projet de loi à travers une nouvelle rédaction de l'article 2. Cet amendement propose deux changements majeurs :**

Il maintient les deux formes d'institutions représentatives du personnel, à savoir :

– un comité technique et un comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ainsi que des comités techniques locaux et des CHSCT locaux, compétents pour les agents de droit public ;

– un comité d'entreprise, compétent pour les agents de droit privé.

Il prévoit qu'au terme d'une période de trois ans à compter du transfert de services, un accord collectif peut prévoir qu'un collectif technique unique se substitue au comité technique et au comité d'entreprise. Ce CTU serait alors compétent pour l'ensemble des personnels, exerçant les compétences du comité technique et du comité d'entreprise, et doté de la personnalité morale. A l'échelon local, un comité technique unique de proximité pourrait également remplacer le comité technique local, compétent pour l'ensemble des personnels et exerçant les compétences d'un comité technique de proximité et d'un comité d'établissement.

Le choix de la commission est de rendre le projet de loi aussi fidèle que possible à l'accord conclu par les partenaires sociaux.

Elle veillera néanmoins à vérifier, d'ici la séance publique, que ce dispositif ne méconnaît pas les principes constitutionnels qui s'imposent au législateur.

Votre commission a adopté cet article ainsi rédigé.

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la décentralisation, à la gestion domaniale et à la police de la navigation intérieure

Article 3

(Articles L. 4241-3 [nouveau], L. 4272-1, L. 4272-2 [nouveau] et L. 4313-3 du code des transports et L. 774-2 et L. 774-6 du code de justice administrative)

Police de la navigation intérieure

Commentaire : cet article confie à l'agence de nouveaux pouvoirs en matière de police de la navigation intérieure.

I. Le droit en vigueur

• La police de la navigation intérieure comprend un ensemble de missions concourant à la sécurité des personnes et des biens – et qui relèvent à

ce titre de missions régaliennes. On distingue classiquement la police administrative, qui est préventive et prend des actes réglementaires, et la police pénale, qui est répressive et prend des sanctions.

1. La police administrative de la navigation intérieure

Confiée au préfet de département¹, la police administrative de la navigation intérieure passe principalement par les actes suivants :

– **les règlements particuliers de police (RPP)** : pris en application du règlement général de police (RGP), ces règlements déterminent notamment les caractéristiques de la voie navigable (largeur des écluses, tirant d'air, tirant d'eau), les dimensions des bâtiments admis à circuler, les limitations de vitesse, les obligations de port du gilet de sauvetage, les règles de circulation et de stationnement des bateaux, la signalisation de la voie d'eau ;

– **les autorisations de manifestations nautiques et éventuelles interruptions de la navigation** (au titre des prescriptions temporaires). La mise en place de dispositifs de secours/sécurité est de la compétence propre du préfet au titre de la sécurité et de la sûreté;

– **les autorisations de transport spécial** : autorisations temporaires de navigation pour les bateaux hors gabarit, les établissements flottants ;

– **les prescriptions de caractère temporaire** : prescriptions édictées dans des cas spéciaux afin d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, éventuellement dérogatoires au RPP – limitations de vitesse, interruptions de la navigation, des restrictions à la navigation, modifications des règles de circulation. Ces prescriptions temporaires sont diffusées aux usagers par des avis à la batellerie ;

– **les prescriptions particulières applicables au transport de personnes.**

En pratique, sur le réseau confié à VNF², ces missions sont exercées par les services de la navigation et par les directions des territoires et de la mer (DDT-M) abritant une délégation territoriale de VNF. Sur les voies qui ne sont pas confiées à VNF (voies d'eau décentralisées, réseau non navigables, voies navigables des ports et plans d'eau), ces missions sont exercées par les préfets de département. Au total, ces missions de police administrative de la navigation mobilisent 35 ETP.

2. La police pénale

La constatation des infractions, l'établissement des procès-verbaux et la transmission des actes au procureur relèvent de la police pénale. Seuls les officiers de police judiciaire et les agents de l'État commissionnés et

¹ Voir le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure.

² Y compris le réseau rhénan concédé à EDF et le réseau rhodanien concédé à la CNR.

assermentés à cet effet sont compétents pour constater les infractions aux règles de police de la navigation. Dans les grandes agglomérations et les zones de navigation dense, des brigades navales de police ou de gendarmerie exercent ces missions. Au sein des services de la navigation, ces missions répressives mobilisent un nombre très peu important d'agents.

3. La notification du procès verbal de contravention

L'article L. 774-2 du code de justice administrative, dispose que, dans les dix jours qui suivent la rédaction d'un procès-verbal de contravention, le préfet fait faire au contrevenant notification de la copie du procès-verbal. Cette notification est faite dans la forme administrative, mais elle peut également être effectuée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La notification indique à la personne poursuivie qu'elle est tenue, si elle veut fournir des défenses écrites, de les déposer dans le délai de quinzaine à partir de la notification qui lui est faite. L'acte de notification doit être adressé au tribunal administratif et y être enregistré.

L'article L. 774-6 du même code précise que le jugement est notifié aux parties par le préfet, à leur domicile réel, sans préjudice du droit de la partie de le faire signifier par acte d'huissier de justice.

- L'article L. 4313-3 du code des transports dispose que « dans les cas où des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine confié à Voies navigables de France ont été constatées le président de Voies navigables de France saisit le juge administratif » en lieu et place du préfet.

II. LE DISPOSITIF DU PROJET DE LOI

Cet article comporte deux parties : la première modifie plusieurs chapitres du code des transports, relatifs à la police de la navigation intérieure ; la seconde modifie le code de justice administrative.

La première partie complète le livre II du code des transports, relatif à la navigation intérieure.

Le 1^o insère, au chapitre relatif aux règlements de police de la navigation, un **article L. 4241-3** disposant que, sans préjudice des compétences dévolues au représentant de l'État, le gestionnaire de la voie d'eau peut interrompre temporairement ou modifier les conditions de navigation, lorsque des incidents d'exploitation, des travaux de maintenance ou des événements climatiques le justifie par la nécessité. Les mesures d'interruption ou de modification auxquelles le gestionnaire peut recourir sont définies dans une liste fixée par voie réglementaire.

Ce 1^o ajoute, à l'article **L. 4272-1**, que les règlements de police de la navigation intérieure définissent les infractions à la navigation intérieure,

concurrentement au code des transports et aux règlements concernant les bateaux.

Enfin, il insère un article L. 4272-2, confiant aux personnels de l'agence, dès lors qu'ils sont commissionnés et assermentés dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, le pouvoir de constater les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure.

Le 2° réécrit l'article L. 4313-3, pour confier au directeur général de l'agence – et non plus au président du conseil d'administration – le pouvoir de saisir la justice, en lieu et place du préfet, en cas d'atteinte à l'intégrité et à la conservation du domaine confié à VNF, dans les conditions et suivant les procédures prévues par le code de justice administrative. Il précise que le directeur général de l'agence peut déléguer sa signature aux directeurs territoriaux de l'agence, qui peuvent la subdéléguer « aux agents de l'agence chargés des fonctions d'encadrement ».

- La deuxième partie de l'article 3 modifie le code de justice administrative :

Le 1° insère un alinéa à l'**article L. 774-2** du code de justice administrative, précisant que, pour la notification d'un procès-verbal de contravention, le directeur général de l'agence se substitue au préfet quand l'infraction a eu lieu sur le domaine public fluvial confié à l'agence, mais que cette compétence est partagée avec le préfet quand l'infraction a eu lieu dans la circonscription du Port de Paris.

Le 2°, par cohérence, réécrit l'**article L. 774-6** de ce même code pour confier au directeur général de l'agence – et concomitamment au préfet, pour le Port de Paris – le soin de notifier le jugement aux parties.

II. La position de votre commission

- **Votre rapporteur considère que cet article règle de manière pragmatique et cohérente les questions relevant de l'organisation pratique de la police administrative de la navigation**, en autorisant le gestionnaire de la voie d'eau à prendre les mesures nécessaires à la bonne exploitation de celle-ci, y compris par des mesures temporaires qui seront définies en Conseil d'État.

Le gestionnaire de la voie d'eau demande depuis de nombreuses années que lui soit reconnue la qualité d'autorité compétente pour édicter des mesures prescriptives à caractère temporaire et que certains de ses agents en charge de l'exploitation de la voie d'eau disposent de certains pouvoirs de régulation de la circulation fluviale. Le décret 2008-1321 du 16 décembre 2008 lui a déjà confié la détermination des horaires, des jours d'ouverture et les chômages et leur publication, de même que la compétence de délivrer des autorisations individuelles de circuler sur les digues et chemins de halage.

Cet article va plus loin, en esquissant une organisation complémentaire entre :

– Le gestionnaire du réseau, qui prend des mesures d’urgence nécessaires à la navigation sur le réseau des voies d’eau sans concurrence des compétences du préfet. Le nouvel article L. 4241-3 du code des transports explicite une condition d’incidents d’exploitation, de travaux de maintenance ou d’événements climatiques, et précise bien que les mesures à disposition du gestionnaire de la voie d’eau figurent dans une liste définie par voie réglementaire : ces deux conditions garantissent que ce pouvoir nouveau sera encadré et susceptible de recours.

– Le préfet, qui est en charge de prendre des mesures de gestion plus complexes, en lien avec ses missions de sécurité publique et qui dispose des services de l’agence pour l’exercice de ces missions et en cas de crise (voir article 1^{er}).

Les compétences sont clairement réparties : au gestionnaire, les actes urgents directement liés à l’exploitation et nécessitant une bonne connaissance du réseau ; au préfet, les actes complexes impliquant des actes liés à la sécurité publique ; une coopération « en continu » sur la police administrative, par une mise à disposition des services de l’agence aux mains du préfet pour l’exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure – et par une information du préfet par les services de l’agence sur tout événement susceptible de troubler l’ordre public (voir article 1^{er}).

Votre rapporteur accepte donc très volontiers cette organisation pragmatique, conforme à l’intérêt commun et suffisamment protectrice des libertés publiques. De fait, la voie d’eau se situe, sur ces questions de police, à mi chemin entre la voie ferroviaire, dont l’infrastructure est inaccessible au public et qui est utilisée par un nombre très restreint de transporteurs – et la route, accessible à tous et fréquentée par des millions de voyageurs anonymes. Le faible nombre d’usagers de la voie d’eau en fait une voie particulière et il est cohérent de confier une partie des pouvoirs de police à son gestionnaire, à conditions de précautions suffisantes – qui sont prises dans cet article.

- S’agissant de l’exercice de la police répressive, cet article confie à des agents assermentés de l’agence le pouvoir de constater des infractions liées à l’exploitation, notamment celles concernant les ouvrages dont l’agence aura la charge – par exemple le non-respect des règles de franchissement des écluses.

Le gestionnaire de la voie d’eau demande un tel pouvoir depuis de nombreuses années. De fait, les agents des services de la navigation (et des DDT-M) sont les seuls à constater les dégâts que peuvent causer le non-respect de certaines règles, et contrairement à ce qui se pratique pour la route, ces règles sont insuffisamment contrôlées par les autres services de l’État.

Votre rapporteur, pour les raisons évoquées plus haut, souhaite que le gestionnaire de la voie d'eau puisse constater les infractions, comme cela se pratique pour la voie ferrée – par différence avec la route, où le gestionnaire n'a pas ce pouvoir. La prestation de serment en préfecture devrait apporter la garantie que ce pouvoir sera exercé à bon escient. Toutefois, votre rapporteur invite le gestionnaire de la voie d'eau à suivre particulièrement les constats qui seront dressés par ses agents et à en prévoir une analyse régulière et concertée avec les usagers de la voie d'eau.

- Votre rapporteur salue également la précision apportée au code de justice administrative : quand la contravention a lieu sur le domaine qui lui est confié, le directeur général de l'agence se substitue au préfet pour la notification du procès-verbal de contravention et pour la notification du jugement, cette compétence demeurant partagée avec le préfet pour le port de Paris.

Enfin, votre rapporteur salue l'adaptation bienvenue du pouvoir de saisine en cas d'atteinte à l'intégrité et à la conservation du domaine, parce qu'elle en renforce l'efficacité. La substitution du directeur général au président va dans le sens du décret n°2008-1321 du 18 décembre 2008 qui a réformé la gouvernance de VNF, en confiant l'exécutif au directeur général. La subdélégation va également dans le sens de l'efficacité, car les recours contre des atteintes à l'intégrité et à la conservation du patrimoine nécessitent bien souvent d'agir dans des délais très courts : il faut assurer au gestionnaire une capacité à se défendre en continu contre de telles atteintes.

La commission approuvant l'économie générale du dispositif l'a adopté assorti de trois amendements rédactionnels.

<p>Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.</p>
--

Article 4

(Articles L. 2132-23 et L. 3113-1 du code général de la propriété des personnes publiques)

Constat des contraventions de grande voirie. Restriction du transfert des ports intérieurs

Commentaire : cet article confère au personnel de l'agence le pouvoir de constater les contraventions de grande voirie sur le domaine

public fluvial confié à l'agence, et, d'autre part, restreint la décentralisation de ports intérieurs situés sur le réseau dit « magistral », en disposant que l'État peut refuser les transferts de domaine qui compromettraient les perspectives d'essor du trafic sur ce réseau.

I. Le droit en vigueur

- L'article L. 2132-23 du code de la propriété des personnes publiques confie aux fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements, aux adjoints au maire et aux gardes champêtres, compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie.

Les contraventions visées sont définies aux articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16 et L. 2132-17 du même code, ainsi que des textes pris pour leur application. Il s'agit des atteintes à l'intégrité ou à l'utilisation du domaine : par exemple, tout travail exécuté ou toute prise d'eau pratiquée sans autorisation, la construction ou le maintien d'ouvrages gênant l'écoulement des eaux, l'extraction de matériaux, le détournement du cours d'eau, la dégradation des ouvrages construits pour la facilité et la sûreté de la navigation et du halage, le maintien de tout objet faisant obstacle, ainsi que tout dépôt et toute dégradation sur le domaine public fluvial. Ces contraventions visent également les servitudes de marchepied (laisser libres 3,25 mètres au bord du cours ou plan d'eau) et de halage (laisser libres 9,75 mètres au bord du cours ou plan d'eau) : en cas d'atteinte aux servitudes, les contrevenants sont tenus d'office de remettre les lieux en état, et une contravention particulière sanctionne les atteintes aux servitudes d'inondation¹

L'article L. 2132-23 ajoute que, pour constater les contraventions de grande voirie, les fonctionnaires concernés doivent prêter serment.

Ce même article dispose que, lorsqu'ils constatent une contravention de grande voirie, les agents sont habilités à relever l'identité de l'auteur de la contravention. Et que si celui-ci refuse ou bien se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, l'agent en rend compte à tout officier de police judiciaire territorialement compétent, qui peut ordonner au contrevenant de lui communiquer son identité.

- Les articles L. 3113-1 et suivants du code général de la propriété des personnes publiques définissent les règles générales du transfert de voies navigables, sont examinées *infra*, avec le dispositif de l'article 5.

¹ Article 15 de la loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant diverses dispositions en matière de transports.

On mentionnera simplement que :

– ne sont pas transférables les parties de cours d'eau, canaux, lacs ou plans d'eau inclus dans le périmètre d'une concession accordée par l'État au titre de l'énergie hydraulique ;

– le transfert du domaine est refusé si la cohérence hydraulique ne peut pas être assurée ;

– le décret n° 2005-992 du 16 août 2005 a fixé la liste des cours d'eau, canaux et ports intérieurs d'intérêt national, notamment utiles au transport de marchandises, qui ne sont pas transférables : c'est le réseau dit « magistral » ;

– enfin, le domaine public fluvial situé à l'intérieur des limites administratives d'un port maritime n'est pas transférable.

II. Le dispositif du projet de loi

Cet article modifie deux articles du code général de la propriété des personnes publiques, d'une part pour permettre au personnel de l'agence de constater les contraventions de grande voirie, d'autre part pour restreindre la décentralisation de ports intérieurs situés sur une voie non transférable, pour refuser le transfert du domaine ou parties du domaine qui compromettrait les perspectives d'essor du trafic.

Le 1° modifie l'**article L. 2132-23** du code général de la propriété des personnes publiques, pour donner aux « personnels de l'Agence nationale des voies navigables » le pouvoir de constater les contraventions en matière de grande voirie sur le domaine qui est confié à cette agence. Ils exercent cette compétence concurremment avec les fonctionnaires territoriaux, les adjoints au maire et les gardes champêtres.

Le 2° ajoute à l'**article L. 3113-1** du même code, un cas de refus du transfert de voie d'eau : celui où, lorsque la demande porte sur un port intérieur situé sur une voie non transférable, le transfert risque de compromettre le développement du fret fluvial.

III. La position de votre commission

• **Votre rapporteur ne voit que des avantages à cette extension aux agents du pouvoir de constater les infractions de grande voirie et leur habilitation à relever l'identité de l'auteur de la contravention.**

L'énoncé même des contraventions rappelées ci-dessus montre que les agents de la voie d'eau sont particulièrement bien placés pour en apprécier les infractions. Du reste, les agents des services de la navigation dressent aujourd'hui ces constats, au nom du préfet – il s'agit bien, ici, de leur permettre de continuer à exercer cette mission, au nom de l'établissement public gestionnaire de voies d'eau.

Ce pouvoir de constat est déjà accordé aux fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements, aux adjoints au maire et aux gardes champêtres. Il paraît dès lors tout à fait légitime de l'accorder aux agents de l'établissement public, dès lors qu'ils auront prêté serment – tout comme le font spécifiquement, par exemple, les fonctionnaires territoriaux.

Cet article ajoute que les agents sont habilités à relever l'identité de l'auteur de la contravention – et que si celui-ci refuse ou bien se trouve dans l'impossibilité de décliner son identité, l'agent en rend compte à tout officier de police judiciaire. Ici encore, le souci d'efficacité prime, sans atteinte aux libertés publiques puisque cette action est facultative pour l'agent et qu'elle n'entraîne aucune obligation pour le contrevenant.

• La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a autorisé une décentralisation optionnelle des ports intérieurs, sans prendre de disposition particulière pour le cas où le domaine public fluvial situé à l'intérieur du périmètre de ces ports intérieurs, pourrait être attaché à une voie navigable « non transférable » – dont la liste a été fixée ultérieurement, par le décret n° 2005-992 du 16 août 2005.

Votre rapporteur souligne – pour s'en féliciter – que cet article prend donc une disposition utile, pour garantir que les cas visés ne limitent pas le développement du fret fluvial. Ces cas sont rares, mais la fermeture d'une voie en un seul point peut la condamner tout entière. C'est du reste la raison qui rend non transférable aux collectivités locales le domaine public fluvial situé à l'intérieur des ports maritimes : quel que soit l'intérêt local que peut revêtir un port maritime, l'intérêt collectif incite à préserver son caractère d'outil pour le transport.

La commission a adopté cet article sans modification.

CHAPITRE IV

Dispositions transitoires et finales

Ce chapitre, composé de sept articles, prend des dispositions transitoires précisant les conditions de transfert des services et des personnels, ainsi que le régime des institutions représentatives du personnel entre l'institution de l'agence et leur renouvellement.

Article 5

Transfert des services aux collectivités territoriales devenant gestionnaires de voies d'eau

Commentaire : cet article précise les conditions du transfert, en cas de décentralisation, des services compétents sur les voies d'eau décentralisées : le transfert a lieu depuis l'établissement public vers la collectivité locale et fait application du mécanisme d'intégration prévu au titre V de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Cet article en adapte la « clause de sauvegarde » : les emplois transférés seront en nombre au moins égal à celui constaté, dans les services transférés, le 31 décembre de la deuxième année précédant le transfert.

I. Le droit en vigueur

Une petite partie de la voie d'eau a été décentralisée dans les années 1980 et 1990, dans le cadre des lois de décentralisation : c'est le cas du réseau breton, entièrement transféré à la Région Bretagne, et de plusieurs voies navigables du département de la Somme.

- L'article 56 de la loi n°2003-699 du 31 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et à la réparation des dommages organise une **décentralisation optionnelle des voies d'eau** à l'exception du réseau magistral et du domaine inclus dans le périmètre d'un port maritime. Ces règles font application de la réforme constitutionnelle du 28 mars 2003 sur l'organisation de la République, qui étend les responsabilités des collectivités territoriales – article 72 alinéa 2 : « Les collectivités territoriales ont vocation à prendre les décisions pour l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en œuvre à leur échelon » – et qui étend l'expérimentation législative.

- Codifié aux articles L. 3113-1 à L. 3113-4 du code général de la propriété des personnes publiques, l'article 56 de la loi n° 2003-699 précitée fixe les conditions générales du transfert du domaine public fluvial et le **mécanisme facultatif d'expérimentation** qui peut intervenir en première étape de ce transfert.

L'article L. 3113-1 du code général de la propriété des personnes publiques définit les conditions générales du transfert de propriété du domaine public fluvial¹ :

¹ *Un décret en Conseil d'État précise les conditions du transfert dans le domaine public de la collectivité territoriale, ainsi que les modalités selon lesquelles le nouveau propriétaire assure la cohérence de la gestion du domaine public transféré. Le même décret fixe la liste des cours*

– Le domaine public fluvial peut être transféré à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales – dès lors que l’assemblée délibérante en a fait la demande. L’initiative est à la collectivité territoriale, l’État est tenu de l’accepter.

– Le transfert a lieu à titre gratuit et ne donne lieu au paiement d’aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.

– Le transfert est interdit pour le domaine inclus dans le périmètre d’une concession accordée par l’État au titre de l’énergie hydraulique et il est refusé s’il empêche la cohérence hydraulique.

– Les régions ou les groupements de régions sont prioritaires – les demandes des autres collectivités territoriales leur sont transmises pour avis et ne peuvent aboutir qu’après un délai de six mois et si la région, dans ce délai, n’a pas elle-même demandé le transfert.

– La collectivité territoriale bénéficiaire du transfert succède dans l’ensemble des droits et obligations à l’égard des tiers au gestionnaire antérieur.

– Le représentant de l’État communique aux collectivités qui en font la demande, dans les six mois, toutes les informations dont il dispose sur le domaine public susceptible de leur être transféré, ainsi qu’un diagnostic sur le coût et la faisabilité de l’enlèvement des sédiments, assorti d’une analyse de leur nature.

- L’expérimentation préalable au transfert

L’article L. 3113-2 du code général de la propriété des personnes publiques dispose qu’une expérimentation peut être engagée, pendant laquelle la collectivité (ou le groupement de collectivités) est compétente pour aménager et exploiter le domaine public fluvial, sans transfert de propriété. Il précise les règles suivantes :

– L’expérimentation fait l’objet d’une convention, qui définit en particulier le domaine concerné, sa durée – au maximum six ans – et ses conditions.

– Pendant l’expérimentation, la collectivité locale « peut faire appel à Voies navigables de France », selon des modalités définies par une convention tripartite entre la collectivité territoriale, l’État et l’établissement public.

II. Le dispositif du projet de loi

L’article 5 comporte deux alinéas, précisant les modalités et conditions du transfert, à compter du 1^{er} janvier 2013, des services ou parties

de services de l'Agence nationale des voies navigables exerçant des compétences en matière de voies d'eau transférées aux collectivités territoriales et à leurs groupements.

• Le **premier alinéa** de l'article 5 dispose que le transfert de ces services et parties de services fera application du titre V de la loi du 31 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales – sous réserve, c'est le deuxième alinéa, d'une adaptation de la « clause de sauvegarde ».

Les quatorze articles de ce titre V définissent les conditions du transfert des services et les garanties individuelles des agents dont les services sont transférés de l'État aux collectivités locales¹. Ils s'appliquent déjà aux services transférés depuis l'État : l'article 5 ne fait que prévoir qu'il continuera de s'appliquer pour les services transférés depuis l'établissement public².

Pour mémoire, le titre V prévoit notamment que l'intégration des fonctionnaires de l'État se fait en deux temps : les services sont d'abord mis à disposition, puis les fonctionnaires sont transférés, en disposant individuellement et de façon discrétionnaire, d'un droit d'option – dans les deux ans – entre l'intégration dans la fonction publique territoriale, ou bien leur maintien dans le corps de la fonction publique auquel ils appartiennent, en devenant alors attachés sans limitation de durée à la collectivité territoriale. Ce titre règle également les conditions de transfert des agents non titulaires de droit public de l'État.

• Le **second alinéa** précise que seront transférés les emplois pourvus au 31 décembre de l'année précédant l'année du transfert, sous réserve que leur nombre global ne soit pas inférieur à celui constaté le 31 décembre de la deuxième année précédant le transfert.

En disposant que « seront transférés aux collectivités territoriales ou à leurs groupements les emplois pourvus au 31 décembre de l'année précédent l'année du transfert sous réserve que leur nombre global ne soit pas inférieur à celui constaté le 31 décembre 2002 »³, la loi du 31 août 2004 précitée a attaché la « clause de sauvegarde » à une date fixe plutôt qu'à une période de deux années. C'était sans considérer que les transferts pourraient avoir lieu bien des années plus tard. Par réalisme, le projet de loi reprend donc ce mécanisme, mais en lui préférant une durée, plutôt qu'en fixant une date de référence dans le marbre de la loi.

¹ Ces dispositions dérogent à la loi du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État.

² L'article 5, cependant, inclut de fait les ouvriers des parcs et ateliers dans le champ de la loi de 2004, alors qu'ils en étaient formellement exclus.

³ Article 104-II de la loi du 31 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales

III. La position de votre commission

- Votre rapporteur comprend le souci de cohérence présidant à cet article qui, principalement, ne fait que déplacer le « point de départ » - l'établissement public et non plus l'État – des services transférés, sans changer le droit applicable, en particulier les garanties individuelles apportées aux agents.

- Cependant, **il fait valoir que l'adaptation de la « clause de sauvegarde », doit composer avec les conventions – ou plutôt l'unique convention d'expérimentation signée à ce jour.** En effet, la région Bourgogne, l'État et VNF se sont entendus fin 2009 pour le transfert, le 31 décembre 2012, de 359 emplois constatés en 2008. Formellement, cette convention n'est pas menacée par l'article 5 du présent projet de loi, celui-ci n'entrant en vigueur que le 1^{er} janvier 2013, au terme de l'article 11 du projet de loi. Ces deux dates étant proches, la seconde risque bien, dans ces conditions, de paraître comme un couperet : ou bien la région Bourgogne accepterait le transfert, ou bien elle se verrait menacer d'une minoration des emplois transférés.

Pour éviter une telle situation, **votre commission a adopté un amendement du rapporteur** prévoyant que, pour les collectivités territoriales engagées, à la date de promulgation de la présente loi, dans une expérimentation prévue à l'article L. 3113-2 du code général de la propriété des personnes publiques, la référence plancher mentionnée à l'alinéa précédent est l'effectif d'emplois mis à disposition de la collectivité tel qu'il est fixé dans la convention d'expérimentation.

<p>Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.</p>
--

Article 6

Changement de nom de l'établissement public Voies navigables de France et transfert des services ministériels

Commentaire : cet article renomme l'établissement public d'État « Voies navigables de France » en « Agence nationale des voies navigables » à compter du 1^{er} janvier 2013 et lui transfère les services et parties de services de l'État mis à sa disposition au 31 décembre 2012, de même que les services ou parties de services faisant l'objet d'une convention d'expérimentation prévue par la loi du 13 août 2004.

I. Le dispositif du projet de loi

L'article 6 dispose qu'à compter du 1^{er} janvier 2013, l'établissement public « Voies navigables de France » prend la dénomination « Agence nationale des voies navigables » et qu'à cette date, lui sont transférés :

- les services ou parties de services déconcentrés du ministère des transports et ceux relevant du Premier ministre, qui sont nécessaires à l'exercice des missions confiées à l'agence et qui sont mis à sa disposition ;
- les parties de ces services chargées des fonctions de support ;
- les services ou parties de services faisant l'objet d'une convention d'expérimentation prévue par la loi du 31 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales.

II. La position de votre commission

Le nouvel établissement public gestionnaire de la voie d'eau est institué en continuité de celui qu'il remplace : il s'agit bien d'une transformation et non d'une création *ex nihilo*¹. Et cet article précise, par des alinéas usuels dans ces circonstances, les services et parties de services à transférer.

La mention aux services ou parties de services faisant l'objet d'une convention d'expérimentation est nécessaire, puisque ces services seront transférés à la collectivité locale depuis l'établissement et non depuis l'État ; cependant, cela risque peu de se produire, puisque la seule expérimentation en cours, celle de la Bourgogne, court jusqu'au 31 décembre 2012 – c'est donc seulement si cette unique expérimentation est prolongée, que cette mention servira.

Votre commission approuve l'économie du dispositif et a adopté cet article assorti d'**un amendement** de clarification.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

¹ Cette solution, classique, avait été retenue en 1991, quand VNF a pris la suite de l'Office national de la navigation.

Article 7

Modalités de transfert des personnels, statut et régime transitoire d'organisation et d'aménagement du temps de travail des personnels transférés

Commentaire : cet article précise que les personnels transférés à l'agence lui sont affectés et qu'ils conservent le bénéfice de leur statut ou, pour les salariés de droit privé, de leur contrat et, le cas échéant, de leur convention collective. Il maintient pour trois ans au plus le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail applicables aux services transférés.

I. Le dispositif du projet de loi

Le **I** de cet **article** dispose que les personnels transférés à l'agence lui sont affectés, au 1^{er} janvier 2013, dans les conditions suivantes :

– les fonctionnaires de l'État, titulaires et stagiaires en activité conservent le bénéfice de leur statut et, le cas échéant, de leur emploi fonctionnel ;

– les fonctionnaires détachés sur contrat de droit privé au sein de VNF conservent, à titre individuel, le bénéfice de leur contrat pendant la durée de leur détachement ;

– les agents non titulaires de droit public sont recrutés par l'Agence par des contrats de droit public, reprenant les stipulations de leur contrat ;

– les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État, tout en étant affectés à l'agence, restent soumis aux dispositions réglementaires les régissant et ils conservent leur régime de pension des ouvriers d'État ;

– les agents contractuels de droit privé régis par la convention collective de VNF demeurent employés par l'Agence et conservent, à titre individuel, le bénéfice de leur contrat et de la convention collective ;

Le **II** de cet **article** maintient, pendant une période transitoire de trois ans au plus après le transfert, le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail applicable aux services transférés.

II. La position de votre commission

Votre rapporteur estime très utile que la loi elle-même précise les modalités d'intégration des personnels transférés, en visant chaque catégorie de personnel, et qu'elle garantisse également le maintien transitoire du régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail applicable aux services transférés. Ces dispositions, issues de la négociation avec les organisations représentatives du personnel, témoignent d'une volonté partagée

de relancer la voie d'eau : chacun des agents, public et privé, conserve le bénéfice de son statut, de son contrat et le régime d'organisation et d'aménagement de son temps de travail ne sera pas changé avant trois ans. Ce délai est important, parce qu'il assure qu'avant de renégocier ce régime, les diverses institutions représentatives du personnel auront pu être renouvelées.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 8

Régime transitoire des instances représentatives du personnel

Commentaire : cet article définit le régime transitoire des instances représentatives du personnel entre le 1^{er} janvier 2013 et le renouvellement ou la constitution des nouvelles instances – délégués et représentants du personnel, comités techniques unique [comité d'agence], comités techniques uniques de proximité [comité de proximité de l'agence] et comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT).

I. Le dispositif du projet de loi

Cet article comporte quatre paragraphes : le premier concerne le comité technique unique et les comités techniques de proximité ; le deuxième, le CHSCT central et les CHSCT locaux ; le troisième, les délégués du personnel et le dernier, les représentants du personnel.

• Le **paragraphe I** de l'**article 8** du projet de loi vise la période transitoire – **deux ans** maximum – entre le transfert des services et la constitution du comité technique unique de l'agence et des comités techniques uniques de proximité :

1° les organisations syndicales représentatives des personnels des services de l'État transférés à l'Agence désignent, en fonction de la représentativité de ces organisations au sein de ces services et dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, dix représentants qui sont les interlocuteurs du directeur général de l'Agence pour les questions relevant des comités techniques de la fonction publique (article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984) ;

2° Le mandat des membres du comité d'entreprise de VNF se poursuit jusqu'à son terme, dans les conditions prévues par le code du travail ;

3° Les comités techniques des services transférés sont maintenus ; les directeurs territoriaux de l'agence peuvent les réunir sous leur présidence ; les membres de ces comités poursuivent leur mandat jusqu'aux prochaines élections des représentants du personnel siégeant aux comités techniques uniques.

• Le **paragraphe II** de l'**article 8** organise la période transitoire – **un an maximum** – entre le transfert des services et la constitution du comité central et des comités locaux d'hygiène, de sécurité et de conditions de travail :

1° Les organisations syndicales représentatives des personnels des services de l'État transférés à l'agence désignent, en fonction de leur représentativité dans ces services et dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, dix représentants qui sont les interlocuteurs du directeur général de l'agence pour les questions d'hygiène et de sécurité ;

2° Les CHSCT de VNF et des services transférés sont maintenus en fonctions ; les directeurs territoriaux de l'agence peuvent les réunir sous leur présidence ; les membres de ces comités poursuivent leur mandat jusqu'aux prochaines élections des représentants du personnel siégeant aux CHSCT central et locaux.

• Le **paragraphe III** de l'**article 8** dispose que le mandat des délégués du personnel en fonction à la date du transfert se poursuit jusqu'à son terme dans les conditions de droit commun.

• Le **paragraphe IV** de l'**article 8**, enfin, dispose que les élections des représentants du personnel au conseil d'administration devront avoir lieu dans un délai d'un an après le transfert des services à l'agence. Pendant ce délai et jusqu'à la proclamation des résultats de ces élections, le mandat des représentants du personnel à la date du transfert est prorogé.

Les représentants du personnel des services transférés sont désignés par décret sur proposition des organisations syndicales représentatives, en fonction de la représentativité de chacune de ces organisations et dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.

Les représentants élus siègent dès leur élection et leur mandat prend fin à la même date que celui des membres nommés.

II. La position de votre commission

Votre rapporteur estime qu'une période transitoire est propice à ce que les différentes catégories de personnels connaissent et rapprochent leurs points de vue sur leurs modalités d'organisation respectives de leurs institutions représentatives du personnel.

Cependant, les dispositions transitoires prévues à cet article pour les institutions représentatives du personnel n'auraient plus lieu d'être si le principe même d'un comité d'agence devait être repoussé.

La position de votre commission sur cet article est donc étroitement liée à sa position sur l'article 2. Ayant adopté, aux fins de meilleure information, la rédaction de l'avant-projet de loi à l'article 2, elle a décidé, à titre conservatoire, d'adopter en l'état cet article 8.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 9

Coordination législative

Commentaire : cet article remplace dans tous les textes législatifs et réglementaires en vigueur, les mots « Voies navigables de France » par les mots « Agence nationale des voies navigables »

I. Le dispositif du projet de loi

Cet article remplace dans tous les textes législatifs et réglementaires en vigueur, les mots « Voies navigables de France » par les mots « Agence nationale des voies navigables ».

II. La position de votre commission

La commission ayant choisi de maintenir le nom de l'établissement public « Voies navigables de France », cet article est devenu sans objet.

Votre commission a supprimé cet article.

Article 10

Abrogation d'une disposition devenue inutile

Commentaire : Cet article abroge une disposition légale devenue inutile.

I. Le dispositif du projet de loi

Cet article abroge le dix-septième alinéa de l'annexe II de l'article 4 de la loi n° 83-675 relative à la démocratisation du secteur public, qui inclut VNF dans le champ d'application de cette loi.

II. La position de votre commission

Cette précision devient en effet inutile, dès lors que l'établissement public prend un caractère administratif.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 11

Règles d'entrée en vigueur de la loi

Commentaire : cet article fixe au 1^{er} janvier 2013 l'entrée en vigueur de la loi, à l'exception des trois missions accessoires nouvelles confiées à l'Agence nationale par l'article 1^{er}, qui sont confiées à VNF dès la promulgation de la loi.

I. Le dispositif du projet de loi

Le présent texte entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2013 : ce délai apparaît nécessaire pour élaborer les nombreux décrets qui lui sont conséquents et pour transférer les personnels, en particulier renouveler les contrats.

Cependant, cet article fait entrer en vigueur, dès la promulgation de la loi, les missions accessoires nouvelles confiées à l'agence et énumérées aux

les 6°, 7° et 8° de l'article L. 4311-2 tel qu'ajoutés par l'article 1^{er} du projet de loi :

- l'exploitation, à titre accessoire, de l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou d'ouvrages sur le domaine public fluvial ;
- la valorisation le domaine qui lui est confié ;
- et la création éventuelle de filiales ou la prise de participations dans des sociétés, groupements ou organismes.

II. La position de votre commission

Votre rapporteur comprend bien les difficultés qui ne manqueraient pas de naître d'une application de ce texte dès sa promulgation.

Votre rapporteur se félicite également de la mise en application dès la promulgation de la loi des missions d'exploitation de l'énergie hydraulique – des renouvellements de barrages sont en cours – et des opérations d'aménagement qui valorisent le domaine public fluvial.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

*

*

*

Réunie le 12 octobre 2011, la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a adopté l'ensemble du projet de loi dans la rédaction issue de ses travaux, le groupe socialiste, apparentés et groupe Europe écologie les Verts rattaché, d'une part, et le groupe communiste républicain, citoyen, d'autre part, s'abstenant.

ANNEXE I

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Mardi 20 septembre 2011

– *Ministère de l'Écologie, du développement durable, du transport et du logement* : **M. Pascal Berteaud**, directeur adjoint du cabinet.

Mercredi 21 septembre 2011

– *Voies navigables de France* : **MM. Marc Papinutti**, directeur général et **Franck Agogué**, directeur général adjoint et **Mme Nathalie Augereau**, directrice de cabinet du directeur général.

Jeudi 22 septembre 2011

– *Comité des armateurs fluviaux (CAF)* : **M. Jean-François Dalaise**, président ;

– *Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)* : **M. Christian Rose**, délégué général adjoint ;

– *Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF)* : **Mme Christine Morel**, présidente du conseil fluvial de TLF et **M. Florent Noblet**, responsable délégué aux métiers de l'intermodalité.

Mardi 27 septembre 2011

– *Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)* : **M. François Cazottes**, directeur adjoint des infrastructures de transport ;

– *Cercle pour l'Optimodalité en Europe (COE)* : **M. Philippe Mangeard**, président ;

– *Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA)* : **M. Michel Dourlent**, président ;

– *Compagnie fluviale de transport (CFT)* : **M. Pascal Girardet**, président et directeur général.

Jeudi 29 septembre 2011

– *Union des ports de France* : **M. Geoffroy Caude**, délégué général ;

– *Port de Paris* : **M. Hervé Martel**, directeur général ;

– *Grand Port de Rouen* : **M. Philippe Deiss**, président ;

- *Port de Strasbourg* : **M. Jean-Louis Jérôme**, directeur ;
- *CFDT-VNF* : **M. Rudy Deleurence**, délégué syndical ;
- *CFDT* : **MM. Hubert Lebreton**, secrétaire général UFETAM CFDT et **M. Denis Tondu**, secrétaire général de la section CFDT du SN-Seine ;
- *CGT* : **M. Francis Combrouze**, secrétaire national de la FNEE-CGT, **Pascal Gregoire**, secrétaire général Union fédérale CGT – Service navigation de la Seine et **Éric Collin**, secrétaire national du SNPTR-CGT ;
- *FO* : **MM. Jean Hedou**, secrétaire général FEETS-FO, **Gérard Costil**, secrétaire fédéral FEETS-FO et **Alain Herr**, représentant SNITPECT-FO.
- *UNSA* : **MM. Daniel Puigmal**, secrétaire général, **Gérard Ferre**, secrétaire général adjoint et **François Pyot**, chargé de mission.

Mardi 4 octobre 2011

- **Mme Françoise Branget**, député du Doubs ;
- **M. Antoine Herth**, député du Bas-Rhin ;
- **M. Alain Gest**, député de la Somme et président du conseil d'administration de VNF ;
- **M. François Patriat**, sénateur de la Côte d'Or ;
- *Ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement – Secrétariat général* : **M. Patrick Berg**, administrateur civil hc.

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte de la Commission
	<p style="text-align: center;">PROJET DE LOI RELATIF À L'AGENCE NATIONALE DES VOIES NAVIGABLES</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE I^{ER}</p> <p style="text-align: center;">Dispositions relatives aux missions et à l'organisation de l'Agence nationale des voies navigables</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p>	<p style="text-align: center;">PROJET DE LOI RELATIF À <u>VOIES NAVIGABLES DE FRANCE</u></p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE I^{ER}</p> <p style="text-align: center;">Dispositions relatives aux missions et à l'organisation de <u>Voies navigables de France</u></p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p>
<p style="text-align: center;">Code des transports</p> <p>Quatrième partie : Navigation intérieure et transport fluvial Livre III : Voies navigables de France et ports fluviaux Titre I^{er} : Voies navigables de France</p> <p>Art. L. 4311-1. – L'établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial dénommé Voies navigables de France est chargé de l'exploitation, de l'entretien, de l'amélioration, de l'extension et de la promotion des voies navigables et de leurs dépendances, ainsi que de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours d'eau et plans d'eau.</p> <p>Pour l'accomplissement de ses missions, il gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de sociétés filiales, le domaine de l'Etat qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1, ainsi que son domaine privé.</p>	<p>Le titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports est modifié comme suit :</p> <p>1° L'article L. 4311-1 est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Art. L. 4311-1. – L'établissement public de l'État à caractère administratif dénommé « Agence nationale des voies navigables » :</p> <p>« 1° Assure l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables ainsi que de leurs dépendances afin de développer le transport fluvial selon une logique de complémentarité avec les autres modes de transports ;</p>	<p>Le titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° L'article L. 4311-1 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 4311-1. – L'établissement public de l'État à caractère administratif dénommé « <u>Voies navigables de France</u> » :</p> <p>« 1° Assure l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables ainsi que de leurs dépendances, <u>en développant un transport fluvial complémentaire des autres</u> modes de transports ;</p>

Textes en vigueur

Il apporte un appui technique aux autorités administratives de l'Etat en charge de la navigation intérieure et peut proposer toute réglementation concernant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités ou professions qui s'y rattachent et la police de la navigation intérieure.

Texte du projet de loi

« 2° Est chargé de la gestion hydraulique des voies qui lui sont confiées ;

« 3° Concourt au développement durable, notamment par la reconstitution de la continuité écologique, et à l'aménagement du territoire, ~~notamment par la~~ promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques ;

« 4° Gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de personnes morales de droit public ou de sociétés qu'il contrôle, le domaine de l'État qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 ainsi que son domaine privé. » ;

2° Après l'article L. 4311-1, sont insérés deux articles rédigés comme suit :

« Art. L. 4311-1-1. – ~~L'Agence nationale des voies navigables~~ est également chargée de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours et plans d'eau.

« Elle apporte un appui technique aux autorités administratives de l'État en matière de navigation intérieure et propose toute réglementation qu'elle estime nécessaire concernant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités et les professions qui s'y rattachent ainsi que la police de la navigation intérieure.

« Art. L. 4311-1-2. – Pour l'exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure, notamment lorsqu'une situation de crise le justifie, le représentant de l'État territorialement compétent dispose des services de ~~l'Agence nationale des voies navigables~~.

Texte de la Commission

« 2° Est chargé de la gestion hydraulique des voies qui lui sont confiées en conciliant les usages diversifiés de la ressource aquatique, ainsi qu'en assurant l'entretien et la surveillance des ouvrages et aménagements hydrauliques situés sur le domaine qui lui est confié ;

« 3° Concourt au développement durable et à l'aménagement du territoire, notamment par la reconstitution de la continuité écologique, la conservation du patrimoine, la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques ;

« 4° **Sans modification**

2° Après l'article L. 4311-1, sont insérés deux articles L. 4311-1-1 et L. 4311-1-2 ainsi rédigés :

« Art. L. 4311-1-1. – Voies navigables de France est également chargé de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours et plans d'eau.

« Cet établissement apporte un appui technique aux autorités administratives de l'État en matière de navigation intérieure et propose toute réglementation qu'il estime nécessaire concernant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités et les professions qui s'y rattachent ainsi que la police de la navigation intérieure.

« Art. L. 4311-1-2. – Pour l'exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure, notamment lorsqu'une situation de crise le justifie, le représentant de l'État territorialement compétent dispose des services de Voies navigables de France.

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte de la Commission
Art. L. 4311-2 – Dans le cadre de ses missions, Voies navigables de France peut également :	<p>« L'agence informe l'autorité administrative territorialement compétente de tout événement susceptible de porter gravement atteinte à l'ordre public. » ;</p> <p>3° L'article L. 4311-2 est modifié ainsi qu'il suit :</p> <p>a) Au début du premier alinéa, il est inséré un : « I » ;</p> <p>b) Après le 5°, sont ajoutés les alinéas suivants :</p> <p>« 6° Exploiter, à titre accessoire, l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou d'ouvrages situés sur le domaine public fluvial mentionné à l'article L. 4311-1 du présent code en application soit de l'article L. 511-2 du code de l'énergie, soit de l'article L. 511-3 de ce code ;</p> <p>« II. — Par ailleurs, l'établissement public peut :</p> <p>« 4° Valoriser le domaine de l'État qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 ainsi que son domaine privé en procédant à des opérations d'aménagement connexes à ses missions ou complémentaires de celles-ci ;</p> <p>« 2° Créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes pour réaliser notamment les opérations d'aménagement mentionnées au 4° » ;</p>	<p>« L'établissement informe l'autorité administrative territorialement compétente de tout événement susceptible de porter gravement atteinte à l'ordre public. » ;</p> <p>3° L'article L. 4311-2 est complété par des 6° à 8° ainsi rédigés :</p> <p>Alinéa supprimé</p> <p>Alinéa supprimé</p> <p>« 6° Exploiter, à titre accessoire, l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou d'ouvrages situés sur le domaine public fluvial mentionné à l'article L. 4311-1 du présent code en application des articles L. 511-2 ou L. 511-3 du code de l'énergie ;</p> <p>Alinéa supprimé</p> <p>« 7° Valoriser le domaine de l'État qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 ainsi que son domaine privé en procédant à des opérations d'aménagement <u>ou de développement</u> connexes à ses missions ou complémentaires de celles-ci ;</p> <p>« 8° Créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes <u>en vue de réaliser toute opération utile à ses missions, y compris celles mentionnées au 7° du présent article.</u> » ;</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte de la Commission
<p>Art. L. 4312-1. – Voies navigables de France est administré par un conseil d'administration, qui comprend :</p> <p>1° Des représentants de l'Etat ;</p> <p>2° Des personnalités qualifiées dans les domaines de la navigation intérieure, des transports, de l'énergie hydraulique, de la protection des milieux aquatiques et de l'aménagement du territoire ;</p> <p>3° Des représentants du personnel de l'établissement.</p>	<p>4° Le 3° de l'article L. 4312-1 est complété par les phrases suivantes : « Sont électeurs au conseil d'administration toutes les catégories de personnel mentionnées à l'article L. 4312-3-1. L'élection a lieu par collèges représentant respectivement, d'une part, les personnels mentionnés aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 4312-3-1 et, d'autre part, les personnels mentionnés au 4° du même article, dans des conditions de nature à permettre la représentation de chaque collège fixées par décret en Conseil d'État. »</p> <p>CHAPITRE II</p> <p>Dispositions relatives au personnel de l'Agence nationale des voies navigables</p> <p>Article 2</p>	<p>4° Le 3° de l'article L. 4312-1 est complété par trois phrases ainsi rédigées :</p> <p>« Sont électeurs au conseil d'administration toutes les catégories de personnel mentionnées à l'article L. 4312-3-1. L'élection a lieu par collèges représentant respectivement, d'une part, les personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 et, d'autre part, les personnels mentionnés au 4° du même article, dans des conditions de nature à permettre la représentation de chaque collège fixées par décret en Conseil d'État. <u>Le nombre de représentants du personnel au conseil d'administration tient compte des effectifs respectifs des agents de droit public et des salariés de l'établissement.</u> »</p> <p>CHAPITRE II</p> <p>Dispositions relatives au personnel de Voies navigables de France</p> <p>Article 2</p>
<p>Code des transports</p> <p>Quatrième partie : Navigation intérieure et transport fluvial Livre III : Voies navigables de France et ports fluviaux Titre I^{er} : Voies navigables de France Chapitre II : Organisation administrative</p>	<p>Le chapitre II du titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du même code, est ainsi modifié :</p>	<p>Le chapitre II du titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code <u>des transports</u> est ainsi modifié :</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte de la Commission
<p>Art. L. 4312-1. – Voies navigables de France est administré par un conseil d'administration, qui comprend :</p>		<p><u>1° Le 3° de l'article L. 4312-1 est complété par une phrase ainsi rédigée :</u></p>
<p>1° Des représentants de l'Etat ;</p>		
<p>2° Des personnalités qualifiées dans les domaines de la navigation intérieure, des transports, de l'énergie hydraulique, de la protection des milieux aquatiques et de l'aménagement du territoire ;</p>		
<p>3° Des représentants du personnel de l'établissement.</p>		<p><u>« Sont électeurs au conseil d'administration toutes les catégories de personnel mentionnées à l'article L. 4312-3-1. L'élection a lieu par collèges représentant respectivement les personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 et les personnels mentionnés au 4° du même article, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. » :</u></p>
<p>Art. L. 4312-3. – Le directeur général de Voies navigables de France est nommé par décret, sur le rapport du ministre chargé des transports, après avis du conseil d'administration.</p>	<p>1° L'article L. 4312-3 est complété par quatre quatre alinéas ainsi rédigés :</p>	<p>2° L'article L. 4312-3 est complété par <u>six</u> alinéas ainsi rédigés :</p>
<p>Il met en œuvre la politique arrêtée par le conseil d'administration, assure l'exécution de ses délibérations et exerce les compétences que ce dernier lui délègue.</p>		
<p>Après accord du conseil d'administration, il peut confier aux agents et aux représentants locaux de l'établissement certaines de ses attributions propres et certaines des compétences que le conseil d'administrations lui a déléguées.</p>		
	<p>« Le directeur général a autorité sur l'ensemble des personnels de l'agence.</p>	<p>« Le directeur général a autorité sur l'ensemble des personnels de <u>Voies navigables de France</u>.</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte de la Commission
Section 3 – Dispositions diverses	<p>« Il peut disposer d'une délégation de tout ou partie des pouvoirs du ministre chargé des transports en matière de gestion et de recrutement des personnels mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 4312-3-1 dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.</p>	<p>« Il peut disposer d'une délégation de tout ou partie des pouvoirs du ministre chargé des transports en matière de gestion et de recrutement des personnels mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 4312-3-1 dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.</p>
	<p>« Il recrute et gère les personnels mentionnés aux 3° et 4° de l'article L. 4312-3-1.</p>	<p>« Il recrute, <u>rémunère</u> et gère les personnels mentionnés aux 3° et 4° de l'article L. 4312-3-1.</p>
	<p>« Il peut déléguer ses pouvoirs en matière de gestion et de recrutement aux directeurs des services territoriaux de l'agence. » ;</p>	<p>« Il <u>rémunère les personnels mentionnés aux 1° et 2° du même article L. 4312-3-1 conformément aux textes réglementaires les concernant.</u></p>
	<p>2° L'intitulé de la section 3 : « Dispositions diverses » est remplacé par l'intitulé suivant : « Personnel de l'agence » ;</p>	<p>« Il est <u>compétent pour créer les commissions mentionnées à l'article L. 4312-3-2.</u></p>
	<p>3° Après l'article L. 4312-3, il est inséré dans la section 3, quatre articles ainsi rédigés :</p>	<p>« Il peut déléguer <u>son</u> pouvoir en matière de gestion et de recrutement aux directeurs des services territoriaux de <u>Voies navigables de France.</u> » ;</p>
	<p>« Art. L. 4312-3-1. – Le personnel de l'Agence nationale des voies navigables comprend, dans les conditions prévues à l'article L. 4312-3-3 :</p>	<p>3° La section 3 est ainsi modifiée :</p>
<p>« 1° Des fonctionnaires de l'État ;</p>	<p>a) Son intitulé est ainsi rédigé : « Personnel de <u>Voies navigables de France</u> » ;</p>	
	<p>b) Sont ajoutés quatre articles L. 4312-3-1 à L. 4312-3-4 ainsi rédigés :</p>	
	<p>« Art. L. 4312-3-1. – Le personnel de <u>Voies navigables de France</u> comprend, dans les conditions prévues par l'article L. 4312-3-4 :</p>	
	<p>« 1° Des fonctionnaires de l'État, <u>le cas échéant nommés sur emploi fonctionnel</u> ;</p>	

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

« 2° Des ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État ;

« 3° Des ~~agents non titulaires~~ de droit public ;

« 4° Des ~~salariés régis par le code du travail.~~

« 2° Des ouvriers des parcs et ateliers des ponts-et-chaussées et des bases aériennes de l'État admis au bénéfice de la loi du 21 mars 1928 portant réforme des régimes de retraites des ouvriers des établissements industriels de l'État, régis par le décret n° 65-382 du 21 mai 1965 relatif aux ouvriers des parcs et ateliers des ponts-et-chaussées et des bases aériennes admis au bénéfice de la loi du 21 mars 1928 ;

« 3° Des contractuels de droit public ;

« 4° Des contractuels de droit privé sous le régime de la convention collective de Voies navigables de France.

« Les fonctionnaires occupant des emplois de direction de l'établissement peuvent être détachés dans un emploi fonctionnel défini par décret en Conseil d'État.

« Art. L. 4312-3-2. – Des commissions administratives paritaires locales peuvent être créées auprès des directeurs des services territoriaux de Voies navigables de France. Des commissions consultatives peuvent être créées auprès des directeurs des services territoriaux de l'établissement pour les personnels mentionnés aux 2° et 3° de l'article L. 4312-3-1 dans les conditions prévues par les textes réglementaires qui les régissent.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

~~« Art. L. 4312-3-2. – I. – Il est institué, dans les conditions prévues à l'article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État, un comité technique unique, compétent pour l'ensemble des personnels de l'agence. Il exerce les compétences des comités techniques prévus à cet article 15. Le comité technique unique exerce en outre les compétences prévues aux articles L. 2323-1 à L. 2323-87 du code du travail, sous réserve des adaptations prévues par décret en Conseil d'État. Il est doté de la personnalité civile et gère son patrimoine.~~

~~« Le comité technique unique de l'agence comprend le directeur général de l'agence ou son représentant, qui le préside, et des représentants du personnel. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.~~

~~« Les représentants du personnel siégeant au comité technique unique sont élus au scrutin de liste avec représentation proportionnelle selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.~~

« Art. L. 4312-3-3. – I. – Il est institué un comité technique et un comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail auprès du directeur général de Voies navigables de France, ainsi que des comités techniques de proximité et des comités locaux d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail auprès de chaque directeur territorial de l'établissement.

« Il est également institué, en application de l'article L. 2321-1 du code du travail, un comité d'entreprise compétent pour les personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1.

« Le comité technique est compétent pour les personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1. Il exerce les compétences prévues au II de l'article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État.

« Ce comité comprend le directeur général de Voies navigables de France ou son représentant, qui le préside, et des représentants des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsqu'ils sont consultés.

« Les représentants du personnel siégeant au comité technique sont élus au scrutin de liste à la représentation proportionnelle. L'élection a lieu dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

« Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales qui remplissent les conditions suivantes :

« Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales qui remplissent les conditions prévues par l'article 9 bis de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires.

~~« 1° Pour le collège des personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1, celles prévues par l'article L. 2324-4 du code du travail ;~~

Alinéa supprimé

~~« 2° Pour le collège des personnels mentionnés aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 4312-3-1, celles prévues par l'article 9 bis de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires.~~

Alinéa supprimé

~~« La composition de la représentation du personnel au sein du comité technique unique et de ses collèges est fixée par décret en Conseil d'État de façon à permettre la représentation de chaque collège.~~

Alinéa supprimé

~~« II. – Des comités techniques uniques de proximité compétents pour l'ensemble des catégories de personnel de l'agence sont institués auprès de chaque directeur territorial de l'agence.~~

« Le comité technique de proximité institué dans chaque direction territoriale de Voies navigables de France est compétent pour les personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1. Il est appelé à connaître de l'organisation de la direction territoriale auprès de laquelle il est institué.

~~« Les comités techniques uniques de proximité exercent les compétences de comités techniques locaux et les compétences de comités d'établissement.~~

Alinéa supprimé

~~« Un comité technique unique de proximité comprend le directeur territorial de l'agence ou son représentant, qui le préside, et des représentants de tous les personnels mentionnés aux 1°, 2°, 3° et 4° de l'article L. 4312-3-1. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.~~

« Ce comité comprend le directeur territorial de Voies navigables de France ou son représentant, qui le préside, et des représentants des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsqu'ils sont consultés.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

« Les modalités ~~d'élection~~ des membres des comités techniques ~~uniques~~ de proximité ~~et la composition de la représentation du personnel~~ sont fixées par décret en Conseil d'État.

~~« III. — Sont institués un comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, placé auprès du directeur général de l'agence et des comités locaux d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, placés auprès de chaque directeur territorial de l'agence.~~

« Le comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, ainsi que les comités locaux d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont compétents pour l'ensemble des catégories de personnel de l'agence. Ils exercent les compétences ~~des comités prévus par l'article 16 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 précitée~~ ainsi que celles prévues au chapitre II du titre I^{er} du livre VI de la quatrième partie du code du travail, sous réserve des adaptations fixées par décret en Conseil d'État. Leur composition et leur fonctionnement sont fixés par décret en Conseil d'État.

~~« IV. — Le chapitre III du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie du code du travail est applicable à l'ensemble des personnels de l'agence. Les délégués syndicaux sont désignés par les organisations syndicales représentatives dans l'agence, qui y constituent une section syndicale, parmi, selon le cas, les listes ou candidats qui ont recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés aux dernières élections du comité technique ou du comité d'entreprise de l'agence, ou du comité technique unique s'il est constitué.~~

« Les modalités de l'élection des membres des comités techniques de proximité de Voies navigables de France sont fixées par décret en Conseil d'État.

Alinéa supprimé

« Le comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, ainsi que les comités locaux d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail institués, dans chaque direction territoriale de Voies navigables de France, dans les conditions prévues par l'article 16 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 précitée, sont compétents pour l'ensemble des personnels de l'établissement. Ils exercent les compétences du comité prévu par ce même article et celles prévues au chapitre II du titre I^{er} du livre VI de la quatrième partie du code du travail, sous réserve des adaptations fixées par décret en Conseil d'État. Leur composition et leur fonctionnement sont fixés par décret en Conseil d'État.

~~« II. — 1. Le chapitre III du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie du code du travail est applicable à l'ensemble des personnels de l'agence.~~ « II. — 1. Le chapitre III du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie du code du travail est applicable à l'ensemble des personnels de Voies navigables de France. Les délégués syndicaux sont désignés par les organisations syndicales représentatives dans l'établissement, qui y constituent une section syndicale, parmi les listes ou candidats qui ont recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés aux dernières élections du comité technique ou du comité d'entreprise de Voies navigables de France, ou du comité technique unique s'il est constitué.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

« ~~V.~~—La validité des accords collectifs de travail, pour les personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1, prévus au livre II de la deuxième partie du code du travail, est subordonnée à leur signature par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés ~~au premier tour des~~ dernières élections du comité d'entreprise et à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins la majorité des suffrages exprimés à ces mêmes élections. L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de l'accord, dans les conditions prévues à l'article L. 2231-8 du même code.

« Conformément au IV de l'article 8 bis de la loi du 13 juillet 1983 ~~précitée~~, un accord est valide, pour les personnels mentionnés au 1° de l'article L. 4312-3-1, s'il est signé par une ou plusieurs organisations syndicales de fonctionnaires ayant recueilli au moins 50 % du nombre des voix lors des dernières élections au comité technique. Cette disposition est également applicable pour déterminer la validité des accords pour les personnels mentionnés aux 2° et 3° de l'article L. 4312-3-1.

« ~~VI.~~—Chaque syndicat qui constitue, conformément à l'article L. 2142-1 du code du travail, une section syndicale au sein de l'agence peut, s'il n'est pas représentatif dans ~~l'agence~~, désigner un représentant de la section pour le représenter au sein de l'agence.

« 2. La validité des accords collectifs de travail, pour les personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1, prévus au livre II de la deuxième partie du code du travail, est subordonnée à leur signature par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés aux dernières élections du comité d'entreprise et à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins la majorité des suffrages exprimés à ces mêmes élections. L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de l'accord, dans les conditions prévues à l'article L. 2231-8 du même code.

« 3. Conformément au IV de l'article 8 bis de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, un accord est valide, pour les personnels mentionnés au 1° de l'article L. 4312-3-1, s'il est signé par une ou plusieurs organisations syndicales de fonctionnaires ayant recueilli au moins 50 % du nombre des voix lors des dernières élections au comité technique. Cette disposition est également applicable pour déterminer la validité des accords pour les personnels mentionnés aux 2° et 3° du même article L. 4312-3-1.

« 4. Chaque syndicat qui constitue, conformément à l'article L. 2142-1 du code du travail, une section syndicale au sein de l'établissement peut, s'il n'est pas représentatif dans Voies navigables de France, désigner un représentant de la section pour le représenter au sein de cet établissement.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

« ~~VII.~~ – Les membres des instances mentionnées au ~~présent article~~, les délégués du personnel, les délégués syndicaux et les représentants des sections syndicales bénéficient des garanties prévues par leurs statuts respectifs et, pour ce qui concerne les salariés ~~régis par le code du travail~~ de la protection prévue par le livre IV de la deuxième partie du code du travail.

« ~~VIII.~~ – Les agents mentionnés aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 4312-3-1 demeurent électeurs au comité technique ministériel du ministère chargé du développement durable.

« III. – Les membres des instances mentionnées au I, les délégués du personnel, les délégués syndicaux et les représentants des sections syndicales bénéficient des garanties prévues par leurs statuts respectifs et, pour ce qui concerne les salariés placés sous le régime des conventions collectives, de la protection prévue par le livre IV de la deuxième partie du code du travail.

« IV. – Les agents mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 demeurent électeurs au comité technique ministériel du ministère chargé du développement durable.

« V. – Au terme d'une période de trois ans à compter de la date de transfert de services fixée à l'article 6 de la loi n° _____ du _____ relative à Voies navigables de France, un accord collectif conclu dans les conditions fixées par le présent article peut prévoir qu'un comité technique unique est substitué au comité technique et au comité d'entreprise mentionnés au I du présent article.

« Ce comité technique unique est compétent pour l'ensemble des personnels de Voies navigables de France. Il exerce les compétences du comité technique et du comité d'entreprise. Il est doté de la personnalité civile et gère son patrimoine.

« Ce comité comprend le directeur général de Voies navigables de France ou son représentant, qui le préside, et des représentants du personnel. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsqu'ils sont consultés.

« Les représentants du personnel siégeant au comité technique unique sont élus au scrutin de liste avec représentation proportionnelle.

« Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales qui remplissent les conditions suivantes :

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

« 1° Pour le collège des personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1, celles prévues par l'article L. 2324-4 du code du travail ;

« 2° Pour le collège des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1, celles prévues par l'article 9 bis de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 précitée.

« Les modalités d'élection des membres du comité technique unique sont fixées par décret en Conseil d'État.

« VI. – Au terme d'une période de trois ans à compter de la date de transfert de services fixée à l'article 6 de la loi n° du relative à Voies navigables de France, un accord collectif conclu dans les conditions fixées par le II du présent article peut prévoir que des comités techniques uniques de proximité sont substitués aux comités techniques de proximité prévus par le I du même article.

« Ces comités techniques uniques de proximité sont compétents pour l'ensemble des personnels de Voies navigables de France. Les comités techniques uniques de proximité exercent les compétences des comités techniques de proximité et les compétences de comités d'établissement.

« Un accord collectif conclu dans les conditions fixées au II du présent article peut préciser les compétences respectives du comité technique unique et des comités techniques uniques de proximité.

« Le comité technique unique de proximité comprend le directeur territorial de Voies navigables de France ou son représentant, qui le préside, et des représentants de tous les personnels mentionnés aux 1° à 4° de l'article L. 4312-3-1. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsqu'ils sont consultés.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

~~« Art. L. 4312-3-3. – I. – Un décret en Conseil d'État établit, après avis du conseil d'administration et du comité technique unique, les types d'emplois qui sont nécessaires à l'exercice de l'ensemble des missions de l'agence et détermine les catégories de personnels, de droit public et de droit privé, ayant vocation à les occuper.~~

~~« II. – Le conseil d'administration de l'agence établit chaque année, après avis du comité technique unique, les orientations en matière de recrutement, qui s'inscrivent dans le cadre défini au I et qui précisent les prévisions de recrutement et d'emploi dans les différentes catégories de personnels.~~

« Les modalités d'élection des membres des comités techniques uniques de proximité sont fixées par décret en Conseil d'État.

« Art. L. 4312-3-4. – I. – Voies navigables de France définit les types d'emplois qui sont nécessaires au développement et à l'exercice de ses missions et leur répartition selon les catégories de personnels mentionnées à l'article L. 4312-3-1, par accord collectif conclu avec les représentants des personnels dans les conditions fixées par le II de l'article L. 4312-3-3. L'accord fait l'objet d'une délibération du conseil d'administration de l'établissement.

« Voies navigables de France engage tous les trois ans une négociation avec les représentants du personnel visant à une modification éventuelle de cet accord.

« II. – Voies navigables de France établit un plan annuel de recrutement et d'emploi qui s'inscrit dans le cadre de la définition des types d'emplois nécessaires à l'exercice de ses missions et de leur répartition selon les catégories de personnels mentionnées à l'article L. 4312-3-1, prévus au I du présent article, et qui précise les prévisions annuelles de recrutement et d'emploi des différentes catégories de personnels. Le plan annuel de recrutement et d'emploi est établi par délibération du conseil d'administration de l'établissement après consultation du comité technique et du comité d'entreprise, ou du comité technique unique s'il est constitué. » ;

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

~~« Art. L. 4312-3-4. — À l'issue de la période transitoire prévue au II de l'article 7 de la loi n° du relative à l'Agence nationale des voies navigables, le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail applicable aux personnels mentionnés aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 4312-3-1, est défini par un accord collectif conclu entre l'établissement public et les représentants de ces personnels dans les conditions prévues au second alinéa du II de l'article L. 4312-3-2 et prenant en compte les spécificités des missions exercées.~~

~~« À défaut d'accord, ce régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail est établi par délibération du conseil d'administration de l'agence, après avis du comité technique unique.~~

~~« Un décret en Conseil d'État précise les modalités de mise en œuvre du présent article. »~~

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la décentralisation, à la gestion domaniale et à la police de la navigation intérieure

Article 3

I. – La quatrième partie du code des transports est modifiée comme suit :

1° Au livre II :

a) Le chapitre I^{er} du titre IV est complété par un article L. 4241-3 ainsi rédigé :

4° Avant l'article L. 4312-4, sont insérés :

a) Une division section 4 intitulée : « Dispositions diverses » :

b) Un article L. 4312-4 A ainsi rédigé :

« Art. L. 4312-4 A. – Le conseil d'administration de Voies navigables de France crée des commissions territoriales régionales ou interrégionales des voies navigables à caractère consultatif. »

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la décentralisation, à la gestion domaniale et à la police de la navigation intérieure

Article 3

I. – La quatrième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Le livre II est ainsi modifié :

a) **Sans modification**

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte de la Commission
<p>Art. L. 4272-1. – Sont chargés de constater les infractions définies par les chapitres III et IV et par les règlements concernant les bateaux, outre les officiers et agents de police judiciaire, les fonctionnaires et agents relevant du ministre chargé des transports, assermentés et commissionnés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>« Art. L. 4241-3. – Sans préjudice des compétences dévolues au représentant de l'État en matière de police de la navigation intérieure, le gestionnaire de la voie d'eau est compétent pour prendre les mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation rendues nécessaires par les incidents d'exploitation, les travaux de maintenance ou des événements climatiques. La liste de ces mesures est fixée par voie réglementaire. » ;</p>	<p>« Art. L. 4241-3. – Sans modification</p>
	<p>b) À l'article L. 4272-1, après les mots : « chapitres III et IV », sont insérés les mots : « , par les règlements de police de la navigation intérieure » ;</p>	<p>b) Sans modification</p>
	<p>c) Le chapitre II du titre VII est complété par un article L. 4272-2 rédigé comme suit :</p>	<p>c) Le chapitre II du titre VII est complété par un article L. 4272-2 ainsi rédigé :</p>
	<p>« Art. L. 4272-2. – Les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure peuvent être constatées par les personnels de l'Agence nationale des voies navigables <u>Voies navigables de France</u> commissionnés et assermentés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. » ;</p>	<p>« Art. L. 4272-2. – Les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure peuvent être constatées par les personnels de <u>Voies navigables de France</u> commissionnés et assermentés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. » ;</p>
	<p>2° Au chapitre III du titre I^{er} du livre III, l'article L. 4313-3 est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>2° L'article L. 4313-3 est ainsi rédigé :</p>
<p>Art. L. 4313-3. – Dans le cas où des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine confié à Voies navigables de France ont été constatées, le président de Voies navigables de France saisit le tribunal administratif territorialement compétent, en lieu et place du préfet, dans les conditions et suivant les procédures prévues par le chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative.</p>	<p>« Art. L. 4313-3. – Dans le cas où des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine défini par le chapitre IV du présent titre ont été constatées, le directeur général de l'Agence nationale des voies navigables <u>Voies navigables de France</u> saisit la juridiction territorialement compétente, en lieu et place du préfet, dans les conditions et suivant les procédures prévues par le chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative. »</p>	<p>« Art. L. 4313-3. – Dans le cas où des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine défini par le chapitre IV du présent titre ont été constatées, le directeur général de <u>Voies navigables de France</u> saisit la juridiction territorialement compétente, en lieu et place du préfet, dans les conditions et suivant les procédures prévues par le chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative.</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte de la Commission
<p>Le président de Voies navigables de France peut déléguer sa signature au directeur général. Le directeur général peut subdéléguer sa signature aux chefs des services déconcentrés de l'Etat qui sont les représentants locaux de l'établissement.</p>	<p>« Le directeur général de l'Agence nationale des voies navigables peut déléguer sa signature aux directeurs des services territoriaux de l'agence. Ces derniers peuvent subdéléguer leur signature aux agents de l'agence chargés de fonctions d'encadrement.</p>	<p>« Il peut déléguer sa signature aux directeurs des services territoriaux de l'établissement. Ces derniers peuvent subdéléguer leur signature aux agents de l'établissement chargés de fonctions d'encadrement.</p>
<p>Code de justice administrative</p>	<p>II. – Le code de justice administrative est modifié comme suit :</p>	<p>II. – Le code de justice administrative est ainsi modifié :</p>
<p>Art. L. 774-2. – Dans les dix jours qui suivent la rédaction d'un procès-verbal de contravention, le préfet fait faire au contrevenant notification de la copie du procès-verbal .</p>	<p>1° Le premier alinéa de l'article L. 774-2 est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Dans les dix jours qui suivent la rédaction d'un procès-verbal de contravention, le préfet fait faire au contrevenant notification de la copie du procès-verbal.</p>	<p>1° <u>Après</u> le premier alinéa de l'article L. 774-2, <u>il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</u></p> <p>Alinéa supprimé</p>
<p>.....</p>	<p>« Pour le domaine public défini à l'article L. 4314-1 du code des transports, l'autorité désignée à l'article L. 4313-3 du même code, est substituée au préfet. Pour le domaine public défini à l'article L. 4322-2 du code des transports, l'autorité désignée à l'article L. 4322-13 du même code est compétente concurremment avec le préfet. » ;</p>	<p>« Pour le domaine public défini à l'article L. 4314-1 du code des transports, l'autorité désignée à l'article L. 4313-3 du même code est substituée au <u>représentant de l'État dans le département</u>. Pour le domaine public défini à l'article L. 4322-2 dudit code, l'autorité désignée à l'article L. 4322-13 du même code est compétente concurremment avec le <u>représentant de l'État dans le département</u>. » ;</p>
<p>Art. L. 774-6. – Le jugement est notifié aux parties, à leur domicile réel, dans la forme administrative par les soins du préfet, sans préjudice du droit de la partie de le faire signifier par acte d'huissier de justice.</p>	<p>2° L'article L. 774-6 est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Art. L. 774-6. – Le jugement est notifié aux parties, à leur domicile réel, dans la forme administrative par les soins des autorités mentionnées à l'article L. 774-2, sans préjudice du droit de la partie de le faire signifier par acte d'huissier de justice. »</p>	<p>2° L'article L. 774-6 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 774-6. – Sans modification</p>
<p>Code général de la propriété des personnes publiques</p>	<p>Article 4</p> <p>Le code général de la propriété des personnes publiques est modifié comme suit :</p>	<p>Article 4</p> <p>Le code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :</p>

Textes en vigueur

Art. L. 2132-23. – Outre les agents mentionnés à l'article L. 2132-21, les fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements, les adjoints au maire et les gardes champêtres ont compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie fixées par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16, L. 2132-17 et les textes pris pour leur application.

.....

Art. L. 3113-1. – Les transferts de propriété du domaine public fluvial au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales de la part de l'Etat ou d'une autre personne publique peuvent être opérés à la demande de l'assemblée délibérante de la collectivité territoriale ou du groupement. Ils le sont à titre gratuit et ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires. Toutefois, les parties de cours d'eau, canaux, lacs ou plans d'eau inclus dans le périmètre d'une concession accordée par l'Etat au titre de l'utilisation de l'énergie hydraulique ne peuvent pas faire l'objet d'un transfert de propriété au profit des collectivités territoriales ou de leurs groupements.

Ces transferts s'opèrent en priorité au profit de la région ou du groupement de régions territorialement compétent qui en fait la demande. Lorsque d'autres collectivités ou groupements de collectivités territorialement compétents souhaitent bénéficier d'un tel transfert, leurs demandes sont transmises pour avis à la région. Ils peuvent bénéficier de ce transfert si, à l'issue d'un délai de six mois à compter de la saisine pour avis, la région territorialement compétente n'a pas elle-même formulé la demande.

Texte du projet de loi

1° Au premier alinéa de l'article L. 2132-23, les mots : « et les gardes champêtres » sont remplacés par les mots : « , les gardes champêtres et les personnels de l'Agence nationale des voies navigables sur le domaine qui lui a été confié » ;

Texte de la Commission

1° Au premier alinéa de l'article L. 2132-23, les mots : « et les gardes champêtres » sont remplacés par les mots : « , les gardes champêtres et les personnels de Voies navigables de France sur le domaine qui lui a été confié » ;

Textes en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte de la Commission —
<p>Le transfert est refusé si la cohérence hydraulique ne peut pas être assurée.</p>	<p>2° Le troisième alinéa de l'article L. 3113-1 est complété par le membre de phrase suivant : « ou, dans le cas d'une demande de transfert portant sur un port intérieur situé sur une voie non transférable, s'il risque de compromettre le développement du transport de fret fluvial. »</p>	<p>2° Le troisième alinéa de l'article L. 3113-1 est complété par les mots : « ou, dans le cas d'une demande de transfert portant sur un port intérieur situé sur une voie non transférable, s'il risque de compromettre le développement du transport de fret fluvial. »</p>
	<p>CHAPITRE IV</p>	<p>CHAPITRE IV</p>
	<p>Dispositions transitoires et finales</p>	<p>Dispositions transitoires et finales</p>
	<p>Article 5</p>	<p>Article 5</p>
	<p>À compter du 1^{er} janvier 2013, les services ou parties de services de l'Agence nationale des voies navigables qui participent à l'exercice des compétences en matière de voies d'eau, transférées aux collectivités territoriales et à leurs groupements en application des articles L. 3113-1 et L. 3113-3 du code général de la propriété des personnes publiques, sont transférés à ces collectivités ou à leurs groupements selon les modalités prévues au titre V de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, sous réserve des dispositions suivantes.</p>	<p>À compter du 1^{er} janvier 2013, les services ou parties de services de <u>Voies navigables de France</u> qui participent à l'exercice des compétences en matière de voies d'eau, transférées aux collectivités territoriales et à leurs groupements en application des articles L. 3113-1 et L. 3113-3 du code général de la propriété des personnes publiques, sont transférés à ces collectivités ou à leurs groupements selon les modalités prévues au titre V de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, sous réserve du second alinéa.</p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

Les emplois pourvus au 31 décembre de l'année précédant l'année du transfert du ou des services ou parties de services de ~~l'Agence nationale des voies navigables~~ ou des services ou parties de services de l'État seront transférés aux collectivités territoriales ou à leurs groupements sous réserve que leur nombre global ne soit pas inférieur à celui constaté le 31 décembre de la deuxième année précédant le transfert du ou des services.

Les emplois pourvus au 31 décembre de l'année précédant l'année du transfert du ou des services ou parties de services de Voies navigables de France ou des services ou parties de services de l'État sont transférés aux collectivités territoriales ou à leurs groupements sous réserve que leur nombre global ne soit pas inférieur à celui constaté le 31 décembre de la deuxième année précédant le transfert du ou des services. Pour les collectivités territoriales engagées à la date de promulgation de la présente loi dans une expérimentation prévue à l'article L. 3113-2 du code général de la propriété des personnes publiques, la référence plancher mentionnée au premier alinéa du présent article est l'effectif d'emplois mis à disposition de la collectivité tel qu'il est fixé dans la convention d'expérimentation.

Article 6

À compter du 1^{er} janvier 2013, ~~l'établissement public de l'État dénommé « Voies navigables de France » prend la dénomination d'« Agence nationale des voies navigables ».~~ À la même date, les services ou parties de services déconcentrés du ministère chargé des transports et les services ou parties de services déconcentrés relevant du Premier ministre, nécessaires à l'exercice des missions confiées à ~~l'Agence nationale des voies navigables~~ et mis à sa disposition, ainsi que les parties de ces services chargées des fonctions de support, notamment en matière de gestion administrative et financière, lui sont transférés. Il en va de même des services ou parties de services faisant l'objet d'une convention d'expérimentation prévue par la loi du 13 août 2004 précitée.

Article 6

À compter du 1^{er} janvier 2013, les services ou parties de services déconcentrés du ministère chargé des transports et les services ou parties de services déconcentrés relevant du Premier ministre, nécessaires à l'exercice des missions confiées à Voies navigables de France et mis à sa disposition, ainsi que les parties de ces services chargées des fonctions de support, notamment en matière de gestion administrative et financière, lui sont transférés. Il en va de même des services ou parties de services faisant l'objet d'une convention d'expérimentation prévue par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

Article 7

Article 7

I. – À la date du transfert prévu à l'article 6, les personnels des services mentionnés au même article ainsi que les personnels affectés dans les services ou parties de services faisant l'objet d'une convention d'expérimentation prévue par la loi du 13 août 2004 précitée et mis à ce titre à la disposition d'une collectivité territoriale, sont affectés à ~~l'Agence nationale des voies navigables~~, dans les conditions suivantes :

I. – À la date du transfert prévu à l'article 6, les personnels des services mentionnés au même article ainsi que les personnels affectés dans les services ou parties de services faisant l'objet d'une convention d'expérimentation prévue par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée et mis à ce titre à la disposition d'une collectivité territoriale sont affectés à Voies navigables de France dans les conditions suivantes :

1° Les fonctionnaires de l'État, titulaires et stagiaires en activité conservent le bénéfice des dispositions de leur statut et, le cas échéant, de leur emploi fonctionnel ;

1° Les fonctionnaires de l'État titulaires et stagiaires en activité conservent le bénéfice de leur statut et, le cas échéant, de leur emploi fonctionnel ;

2° Les fonctionnaires détachés sur contrat de droit privé au sein de Voies navigables de France conservent à titre personnel le bénéfice des stipulations de leur contrat pendant la durée de leur détachement ;

2° Les fonctionnaires détachés sur contrat de droit privé au sein de Voies navigables de France conservent à titre personnel le bénéfice de leur contrat pendant la durée de leur détachement ;

3° Les agents non titulaires de droit public sont recrutés par ~~l'Agence nationale des voies navigables~~ par des contrats de droit public, reprenant les stipulations de leur contrat ;

3° Les agents non titulaires de droit public sont recrutés par Voies navigables de France par des contrats de droit public reprenant les stipulations de leur contrat ;

4° Les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État sont affectés au sein de ~~l'Agence nationale des voies navigables~~, restent soumis par les dispositions réglementaires les régissant et conservent le bénéfice du régime de pension des ouvriers d'État ;

4° Les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État sont affectés au sein de Voies navigables de France, restent soumis aux dispositions réglementaires les régissant et conservent le bénéfice du régime de pension des ouvriers d'État ;

5° Les agents contractuels de droit privé régis par la convention collective de Voies navigables de France demeurent employés par ~~l'Agence nationale des voies navigables~~ et conservent, à titre individuel, le bénéfice des stipulations de leur contrat, ainsi que le bénéfice de la convention collective qui leur est applicable.

5° Les agents contractuels de droit privé régis par la convention collective de Voies navigables de France demeurent employés par cet établissement et conservent, à titre individuel, le bénéfice de leur contrat, ainsi que le bénéfice de la convention collective qui leur est applicable.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

II. – Le régime d’organisation et d’aménagement du temps de travail, applicable aux services transférés à ~~l’Agence nationale des voies navigables,~~ est maintenu en vigueur pendant une période transitoire d’au plus trois ans après la date d’effet du transfert de services à l’agence prévu à l’article 6.

II. – Le régime d’organisation et d’aménagement du temps de travail applicable aux services transférés à Voies navigables de France est maintenu en vigueur pendant une période transitoire d’au plus trois ans après la date d’effet du transfert de services à l’établissement prévu à l’article 6.

Article 8

Article 8

I. – Jusqu’à la constitution du comité technique unique de l’agence et des comités techniques uniques de proximité, prévus aux I et II de l’article L. 4312-3-2 du code des transports, qui intervient au plus tard deux ans après la date d’effet du transfert de services à l’agence :

I. – Jusqu’à la constitution du comité technique unique de Voies navigables de France et des comités techniques uniques de proximité, prévus aux I et II de l’article L. 4312-3-2 du code des transports, qui intervient au plus tard deux ans après la date d’effet du transfert de services à l’établissement :

1° Dans des conditions fixées par décret en Conseil d’État, les organisations syndicales représentatives des personnels dans les services de l’État visés à l’article 6 désignent, en fonction de la représentativité de ces organisations au sein de ces services, dix représentants, interlocuteurs du directeur général de l’agence pour les questions relevant des comités techniques prévus à l’article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 ;

1° Dans des conditions fixées par décret en Conseil d’État, les organisations syndicales représentatives des personnels dans les services de l’État visés à l’article 6 désignent, en fonction de la représentativité de ces organisations au sein de ces services, dix représentants, interlocuteurs du directeur général de Voies navigables de France pour les questions relevant des comités techniques prévus à l’article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l’État ;

2° Le mandat des membres du comité d’entreprise en fonction à la date du transfert de services à l’agence, se poursuit jusqu’à son terme dans les conditions prévues par le code du travail ;

2° Le mandat des membres du comité d’entreprise en fonction à la date du transfert de services à l’établissement se poursuit jusqu’à son terme dans les conditions prévues par le code du travail ;

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

3° Les comités techniques des services transférés à l'agence sont maintenus en fonctions. Les directeurs des services territoriaux de l'agence peuvent pendant cette période transitoire les réunir sous leur présidence. Les membres de ces instances représentatives du personnel poursuivent leur mandat jusqu'aux prochaines élections des représentants du personnel siégeant au sein des instances prévues aux I et II de l'article L. 4312-3-2 du code des transports.

II. – Jusqu'à la constitution du comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail et des comités locaux d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail prévus au III de l'article L. 4312-3-2 du code des transports, qui intervient au plus tard un an après la date d'effet du transfert de services à l'agence :

1° Dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les organisations syndicales représentatives des personnels dans les services de l'État visés à l'article 6 désignent, en fonction de leur représentativité au sein de ces services, dix représentants, interlocuteurs du directeur général de l'agence pour les questions d'hygiène et de sécurité ;

2° Les comités d'hygiène et de sécurité de Voies navigables de France et des services transférés à l'agence sont maintenus en fonctions. Les directeurs des services territoriaux de l'agence peuvent pendant cette période transitoire les réunir sous leur présidence. Les membres de ces instances représentatives du personnel poursuivent leur mandat jusqu'aux prochaines élections des représentants du personnel siégeant au sein des instances prévues au III de l'article L. 4312-3-2 du code des transports.

3° Les comités techniques des services transférés sont maintenus en fonction. Les directeurs des services territoriaux de l'établissement peuvent, pendant cette période transitoire, les réunir sous leur présidence. Les membres de ces instances représentatives du personnel poursuivent leur mandat jusqu'aux prochaines élections des représentants du personnel siégeant au sein des instances prévues aux I et II de l'article L. 4312-3-2 du code des transports.

II. – Jusqu'à la constitution du comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail et des comités locaux d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail prévus au III du même article L. 4312-3-2, qui intervient au plus tard un an après la date d'effet du transfert de services à Voies navigables de France :

1° Dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les organisations syndicales représentatives des personnels dans les services de l'État visés à l'article 6 désignent, en fonction de leur représentativité au sein de ces services, dix représentants, interlocuteurs du directeur général de Voies navigables de France pour les questions d'hygiène et de sécurité ;

2° Les comités d'hygiène et de sécurité de Voies navigables de France et des services transférés sont maintenus en fonction. Les directeurs des services territoriaux de l'établissement peuvent, pendant cette période transitoire, les réunir sous leur présidence. Les membres de ces instances représentatives du personnel poursuivent leur mandat jusqu'aux prochaines élections des représentants du personnel siégeant au sein des instances prévues au III de l'article L. 4312-3-2 du code des transports.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte de la Commission

III. – Le mandat des délégués du personnel en fonction à la date du transfert de services mentionné à l'article 6 se poursuit jusqu'à son terme dans les conditions prévues par le code du travail.

IV. – Les élections des représentants du personnel au conseil d'administration, dans sa composition issue de l'article L. 4312-1 du code des transports tel que modifié par la présente loi devront être organisées au plus tard un an après la date d'effet du transfert de services à l'agence. Dans ce délai et jusqu'à la proclamation des résultats de ces élections, le mandat des représentants du personnel de l'agence en fonction à la date du transfert est prorogé. Les représentants au conseil d'administration du personnel des services transférés seront désignés par décret sur proposition des organisations syndicales représentatives au sein des services mentionnés à l'article 6, et en fonction de la représentativité de chacune de ces organisations, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État. Les représentants du personnel élus au conseil d'administration siègent dès leur élection et leur mandat prend fin à la même date que celui des membres nommés.

Article 9

~~Dans tous les textes législatifs et réglementaires en vigueur, les mots : « Voies navigables de France » sont remplacés par les mots : « Agence nationale des voies navigables ».~~

III. – Sans modification

IV. – Les élections des représentants du personnel au conseil d'administration, dans sa composition issue de l'article L. 4312-1 du code des transports tel que modifié par la présente loi, sont organisées au plus tard un an après la date d'effet du transfert de services. Dans ce délai et jusqu'à la proclamation des résultats de ces élections, le mandat des représentants du personnel de l'établissement en fonction à la date du transfert est prorogé. Les représentants au conseil d'administration du personnel des services transférés sont désignés par décret sur proposition des organisations syndicales représentatives au sein des services mentionnés à l'article 6 et en fonction de la représentativité de chacune de ces organisations, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État. Les représentants du personnel élus au conseil d'administration siègent dès leur élection et leur mandat prend fin à la même date que celui des membres nommés.

Article 9

Supprimé

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public</p> <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>Les établissements publics et sociétés mentionnés aux 1 et 3 de l'article 1^{er} dont le nombre de salariés employés en moyenne au cours des vingt-quatre derniers mois est inférieur à 200 et qui ne détiennent aucune filiale au sens de l'article 1^{er}, ainsi que les établissements publics et sociétés énumérés à l'annexe II de la présente loi, sont exclus du champ d'application des dispositions du chapitre premier du titre II.</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">Annexe à l'article 4</p> <p style="text-align: center;">Article Annexe II</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">Voies navigables de France ;</p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 10</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 10</p>
	<p style="text-align: center;">Article 11</p> <p>À l'exception des dispositions du 3° de l'article 1^{er} qui s'appliquent immédiatement à Voies navigables de France, la présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2013.</p>	<p style="text-align: center;">Article 11</p> <p>À l'exception du 3° de l'article 1^{er} qui s'applique immédiatement, la présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2013.</p>