

LOI N°82-1153 DU 30 DECEMBRE 1982
d'orientation des transports intérieurs
(Les paragraphes en italique ne sont pas applicables en Ile de France)

TITRE I^{ER}
DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES
AUX DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS.

CHAPITRE I^{ER}
DU DROIT AU TRANSPORT ET DES PRINCIPES GENERAUX
APPLICABLES AUX TRANSPORTS INTERIEURS.

Article 1^{er}
(Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 art. 45 IV)

Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationales, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire ainsi qu'à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.

Ces besoins sont satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre par la mise en oeuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager, y compris les personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap (1), de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.

Article 2
(Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 art. 45 IV)

La mise en oeuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs (1).

Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation.

Le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation.

Article 3

(Modifié par Loi n°99-533 du 25 juin 1999 art. 41)

La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de défense, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de leur spécificité. Elle tient compte des coûts économiques réels à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport et des coûts sociaux et environnementaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers.

Elle établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation.

Elle favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment dans les choix d'infrastructures, l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances et par le développement rationnel des transports combinés. Elle encourage, par la coordination de l'exploitation des réseaux, la coopération entre les opérateurs, une tarification combinée et une information multimodale des usagers.

Elle optimise en priorité l'utilisation des réseaux et équipements existants par des mesures d'exploitation et des tarifications appropriées.

Elle permet la desserte, par au moins un service de transport remplissant une mission de service public, des territoires de faible densité démographique, à partir des grands réseaux de transport. Elle contribue au développement et à l'amélioration de la politique européenne des transports.

Article 4

(Modifié par Loi n°2000-1352 du 30 décembre 2000 art. 35 IV Finances pour 2001)

L'élaboration et la mise en oeuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique, avec la participation des représentants de tous les intéressés. Cette politique globale donne lieu à l'établissement de schémas de services de transport tels que définis à l'article 14-1 de la présente loi. En tenant compte des orientations nationales et locales d'aménagement, les autorités compétentes pour l'organisation des transports et la gestion des infrastructures coordonnent leurs actions à partir d'une analyse globale et prospective des besoins de déplacements et harmonisent leur politique dans les aires urbaines et au niveau régional.

Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. Pour les marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire ; à cet effet, des dotations du budget de l'Etat encouragent le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, aux termes de conventions passées entre l'Etat et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation. Un bilan annuel est présenté au Parlement par le ministre chargé des transports.

Pour la réalisation de ces objectifs, des contrats peuvent être passés entre l'Etat et les collectivités territoriales.

Article 5

(Modifié par Loi n°2003-495 du 12 juin 2003 art. 26 I 1°)

Le service public des transports comporte l'ensemble des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens.

Ces missions sont les suivantes :

- a) La réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport et leur mise à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité ;
- b) La réglementation des activités de transport et le contrôle de son application ainsi que l'organisation des transports pour la défense ;
- c) Le développement de l'information sur le système de transports ;
- d) Le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports ;
- e) L'organisation du transport public.

L'exécution de ces missions est assurée par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics en liaison avec les entreprises privées ou publiques qui en sont chargées ou qui y participent en vertu des dispositions de la présente loi.

Les modalités des relations entre les autorités publiques et les entreprises de transport public varient en fonction du mode de transport et de la nature des activités selon qu'il s'agit notamment de transports de personnes ou de marchandises. Dans le cadre des dispositions de la loi, la liberté de gestion des entreprises privées est garantie par l'Etat.

Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées.

Sont considérées comme des transports de marchandises les opérations de transport effectuées dans le cadre d'un déménagement.

Article 6

Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste

rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

Article 7

(Modifié par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 104)

I. - Les entreprises de transport public de personnes doivent être inscrites à un registre tenu par les autorités de l'Etat. L'inscription à ce registre peut être subordonnée à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Les entreprises inscrites au registre à la date d'entrée en vigueur des présentes dispositions conservent le bénéfice de cette inscription.

II. - L'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser des services de transports à la demande. L'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente. La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par l'une et par l'autre parties afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes. Elle est résiliée de plein droit en cas de radiation du registre.

III. - Le financement des services de transport public régulier de personnes défini par l'autorité organisatrice est assuré par les usagers, le cas échéant par les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect.

La politique tarifaire est définie par l'autorité compétente de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant.

Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat en matière de prix, l'autorité compétente fixe ou homologue les tarifs.

Tout contrat ou convention entre une personne publique et une entreprise, qui a pour conséquence d'engager des fonds publics ou d'accorder une garantie financière publique, est assorti, à peine de nullité, de clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds engagés ou garantis par cette personne publique.

Article 8

(Modifié par Loi n°2003-495 du 12 juin 2003 art. 26 I 2°)

I. - L'exercice des professions de transporteur public de marchandises, de déménageur, de loueur de véhicules industriels destinés au transport, de commissionnaire de transport et d'auxiliaire de transport peut être subordonné selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi qu'à l'inscription à un registre tenu par les autorités de l'Etat.

Les entreprises inscrites au registre à la date d'entrée en vigueur des présentes dispositions conservent le bénéfice de cette inscription. Les titulaires d'une licence de commissionnaire de transport, à la date d'entrée en vigueur du présent article, sont inscrits de droit à ce registre.

Pour l'application de l'alinéa précédent, sont considérées comme commissionnaires de transport et comme auxiliaires de transport de marchandises les personnes qui assurent, pour le compte d'autrui, des opérations de groupage, d'affrètement ou toutes autres opérations connexes à l'exécution de transport de marchandises ou de déménagement.

II. - Tout contrat de transport public de marchandises ou tout contrat relatif au déménagement doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport ou du déménagement, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur, du déménageur et du destinataire, et le prix du transport ou du déménagement ainsi que celui des prestations accessoires prévues. De même, le contrat de commission de transport doit faire l'objet de dispositions identiques.

Sans préjudice de dispositions législatives en matière de contrat et à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'alinéa précédent, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Ces contrats types sont établis par décret, après avis des organismes professionnels concernés et du conseil national des transports.

III. (supprimé)

IV. - La rémunération des commissionnaires de transport et des auxiliaires de transport est fixée en fonction des services effectivement rendus. Elle est supportée par ceux qui en bénéficient.

CHAPITRE II DES CONDITIONS SOCIALES ET DE LA SECURITE.

Article 9

(Modifié par Loi n°2003-495 du 12 juin 2003 art. 26 I 3°)

L'Etat définit la réglementation sociale et veille à l'harmonisation des conditions de travail et d'emploi, ainsi qu'à la mise en oeuvre de la réglementation correspondante. Il en contrôle l'application.

L'Etat définit les règles de sécurité, d'organisation des secours et de contrôle technique applicables aux transports. Il veille à leur mise en oeuvre et en contrôle l'application.

Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.

Est nulle de plein droit, dans les contrats de transport, dans les contrats relatifs au déménagement et dans les contrats de travail, toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à

compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail et des temps de conduite autorisés.

Article 10

Les dispositions du code du travail relatives aux conditions et à la durée du travail s'appliquent aux salariés chargés de la conduite ou du pilotage et aux personnels qui leur sont assimilés.

La réglementation relative à la durée du travail et à la durée de conduite tient compte du progrès des conditions techniques, économiques et sociales et des sujétions particulières liées à l'irrégularité des cycles de travail, aux contraintes de lieux et d'horaires et aux responsabilités encourues à l'égard des personnes transportées et des tiers.

En ce qui concerne les agents non salariés, la durée du temps consacré à la conduite ou au pilotage et aux opérations annexes et les temps de repos font l'objet de dispositions particulières tenant compte des exigences de la sécurité.

Article 11

Le temps de travail des agents salariés chargés de la conduite ou du pilotage et des personnels qui leur sont assimilés comprend le temps consacré à la conduite ainsi que, dans des conditions fixées par décret, le temps pendant lequel ils sont à la disposition de l'employeur.

Article 12

(Modifié par Loi n°2003-495 du 12 juin 2003 art. 26 I 4°)

En vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'Etat contrôle ou fait contrôler l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite ou du pilotage et favorise le développement d'une politique de prévention de l'inaptitude.

En ce qui concerne les salariés des entreprises de transport, de déménagement ou de location de véhicule industriel avec conducteur ou pilote, l'inaptitude permanente, reconnue médicalement et ne résultant pas d'actes volontaires ou intentionnels de l'intéressé, ouvre droit au bénéfice d'un régime particulier de protection comportant des prestations en espèces ou, le cas échéant, en nature et à une possibilité de réinsertion professionnelle grâce à une formation complémentaire. Ce régime est financé par les cotisations des entreprises et des salariés, géré par leurs représentants et agréé par l'Etat.

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les conditions d'application du présent article et instituent, si nécessaire, le régime prévu à l'alinéa précédent.

Article 13

Il est créé, dans chaque département, une commission consultative chargée de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et à la durée du travail des agents chargés de la conduite ou du pilotage dans le secteur des transports et relevant d'un établissement situé sur le territoire du département.

Elle est composée paritairement de représentants des organisations syndicales d'employeurs et de salariés et présidée par un inspecteur du travail.

Un décret en Conseil d'Etat précise les attributions de la commission et fixe sa composition et les modalités de son fonctionnement.

Article 13-1

(Créé par Loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 art. 4)

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

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

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

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

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

Article 13-2

(Créé par Loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 art. 4)

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

conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

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

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

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

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

CHAPITRE III DES INFRASTRUCTURES, EQUIPEMENTS, MATERIELS ET TECHNOLOGIES.

Article 14

(Modifié par Loi n°99-533 du 25 juin 1999 art. 43)

Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs du plan de la Nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux dont ceux des atteintes à l'environnement.

Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports relatifs notamment à l'environnement, à la sécurité et à la santé et permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés. Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

La réalisation, l'aménagement d'une infrastructure peuvent faire l'objet de contrats entre l'Etat et les collectivités locales intéressées.

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les infrastructures et les choix technologiques ainsi que les modalités des études prévues au deuxième alinéa du présent article.

Article 14-1

(Modifié par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 art. 17)

I. - De façon coordonnée et dans le cadre des choix stratégiques d'aménagement et de développement durable du territoire définis par l'article 2 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, l'Etat établit selon les modalités prévues par l'article 10 de ladite loi un schéma multimodal de services collectifs de transport de voyageurs et un schéma multimodal de services collectifs de transport de marchandises. Le schéma multimodal de services collectifs de transport de marchandises permet de définir les infrastructures de contournement ou de délestage des noeuds de trafic nécessaires pour fluidifier l'usage des réseaux de transport pour le transport de marchandises.

Tout grand projet d'infrastructures de transport doit être compatible avec ces schémas.

II. - Le schéma régional des infrastructures et des transports constitue le volet "Infrastructures et transports" du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire prévu à l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat. Compatible avec les schémas de services collectifs prévus à l'article 2 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 précitée, il coordonne les volets "Transports de voyageurs" et "Transports de marchandises".

La région, en association avec l'Etat, dans le respect des compétences des départements, et en concertation avec les communes et leurs groupements, est chargée de son élaboration.

Sans préjudice du III du présent article, ce schéma assure la cohérence régionale et interrégionale des itinéraires à grande circulation et de leurs fonctionnalités dans une approche multimodale. Il définit les priorités d'actions à moyen et à long terme sur son territoire pour ce qui concerne les infrastructures routières.

III. - Les schémas définis aux I et II précédents ont pour objectif prioritaire d'optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants et de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs, en prévoyant, lorsque nécessaire, la réalisation d'infrastructures nouvelles. Dans ce but :

- ils déterminent, dans une approche multimodale, les différents objectifs de services de transport aux usagers, leurs modalités de mise en oeuvre ainsi que les critères de sélection des actions préconisées, notamment pour assurer la cohérence à long terme entre et à l'intérieur des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer leurs priorités en matière d'exploitation, de modernisation, d'adaptation et d'extension ;
- ils évaluent les évolutions prévisibles de la demande de transport ainsi que celles des besoins liés à la mise en oeuvre du droit au transport tel que défini à l'article 2 et définissent les moyens permettant d'y répondre dans des conditions économiques, sociales et environnementales propres à contribuer au développement durable du territoire, et notamment à la lutte contre l'effet de serre ;

- ils comprennent notamment une analyse globale des effets des différents modes de transport et, à l'intérieur de chaque mode de transport, des effets des différents équipements, matériels et mesures d'exploitation utilisés sur l'environnement, la sécurité et la santé ;
- ils récapitulent les principales actions à mettre en oeuvre dans les différents modes de transport pour permettre une meilleure utilisation des réseaux existants, l'amélioration de leurs connexions et de la qualité du matériel et la création d'infrastructures nouvelles. Ils prennent en compte les orientations de l'Union européenne en matière de réseaux de transports.

A titre transitoire, jusqu'à l'approbation définitive du schéma multimodal de services collectifs de transport de voyageurs et du schéma multimodal de services collectifs de transport de marchandises, le schéma directeur routier national peut faire l'objet par décret, après consultation des régions et des départements directement intéressés, des modifications nécessaires à la réalisation des grands projets d'infrastructures.

Article 14-2

(Créé par Loi n°99-533 du 25 juin 1999 art. 44)

Les schémas multimodaux de services collectifs de transport prévus au I de l'article 14-1 visent à améliorer l'accès aux échanges mondiaux. A cet effet, ils favorisent le développement des liaisons aériennes à partir des aéroports d'importance interrégionale et le renforcement de la compétitivité des ports d'importance internationale.

Dans les zones concernées, ils développent les possibilités offertes par les transports maritimes.

Ils visent aussi à poursuivre l'amélioration de l'accès aux diverses parties du territoire français par le développement d'axes reliant les grandes aires urbaines entre elles et aux grands pôles européens et à améliorer les liaisons entre, d'une part, les zones d'accès difficile et, d'autre part, les grandes villes et les réseaux rapides.

Ils incitent les collectivités territoriales à mettre en oeuvre des services de transport à la demande.

Ils localisent les principales plates-formes multimodales de voyageurs et de marchandises.

Dans les grandes aires urbaines, ils favorisent les modes de transport alternatifs à l'automobile, les transports collectifs, l'interconnexion des réseaux, en tenant compte notamment de la desserte des territoires urbains cumulant des handicaps économiques et sociaux et, au besoin, les infrastructures de contournement.

Dans les zones à environnement fragile, ils peuvent prévoir des orientations particulières pouvant notamment conduire les autorités compétentes à édicter des restrictions d'accès, afin de limiter l'impact des transports. En particulier, les schémas multimodaux de services collectifs de transport donnent la priorité au transport ferroviaire pour le transit international franchissant les Alpes et les Pyrénées. Ils précisent à cet effet les orientations en matière de développement des capacités ferroviaires et de régulation technique et économique du trafic routier de marchandises.

Ils visent également à améliorer l'accès maritime aux différentes parties du territoire, notamment par le renforcement de l'accessibilité terrestre et maritime des ports d'importance nationale ou régionale.

Article 15

L'autorité compétente, son concessionnaire ou le titulaire de la maîtrise d'ouvrage déléguée sont chargés de réunir les moyens de financement nécessaires à la construction d'infrastructures nouvelles ou à l'aménagement des infrastructures existantes. A ce titre, les contributions éventuelles de personnes publiques et d'entreprises ou d'usagers sont versées par voie de subvention ou de fonds de concours. Les différentes catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des infrastructures, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être appelées à participer à ce financement en vertu de dispositions législatives particulières.

L'autorité compétente fixe également les modalités de financement de l'entretien et du fonctionnement.

L'usage des infrastructures et équipements associés peut donner lieu à perception de taxes, de redevances ou de prix concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports.

CHAPITRE IV DES INSTITUTIONS.

Article 16

(Modifié par Ordonnance n°2004-637 du 1 juillet 2004 art. 22 I)

Un conseil national des transports et des comités régionaux des transports sont associés à l'élaboration et à la mise en oeuvre de la politique des transports intérieurs dans le domaine de compétence de l'Etat. Ils peuvent être consultés par les autorités de l'Etat sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du système de transports et des divers modes qui le composent. Le conseil national des transports est consulté sur les schémas nationaux de développement des transports et d'infrastructures.

Les comités régionaux des transports sont consultés sur l'organisation des transports ferroviaires inscrits au plan régional des transports.

Article 17

(Modifié par Ordonnance n°2004-637 du 1 juillet 2004 art. 8, art. 22 II)

Le conseil national des transports est composé de représentants :

- du Parlement et des collectivités territoriales ;
- des entreprises qui participent aux opérations de transport ;

- des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports ;
- des différentes catégories d'usagers ;
- de l'Etat,

et de personnalités désignées en raison de leur compétence.

Les comités régionaux sont composés de représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, de leurs salariés et des différentes catégories d'usagers ainsi que des représentants de l'Etat et des personnalités désignées en raison de leur compétence. En outre, la région et, en Corse, la collectivité territoriale de Corse, les départements et les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont associés aux travaux du comité régional, dès lors qu'ils en font la demande. Ils peuvent saisir le comité auquel ils participent de questions relevant de leur compétence propre.

Les sanctions, notamment les mesures de radiation, de retrait et d'immobilisation prévues par la présente loi, ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission des sanctions administratives placée auprès du préfet de région et présidée par un magistrat de l'ordre administratif. Elle comprend des représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, de leurs salariés et des différentes catégories d'usagers ainsi que des représentants de l'Etat. La procédure devant cette commission revêt un caractère contradictoire. La périodicité de ses réunions est d'au moins une fois par trimestre.

Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de ces organismes et leurs attributions ; il détermine les règles de leur organisation et de leur fonctionnement et les modalités selon lesquelles les entreprises appartenant aux secteurs d'activités qui y sont représentés participent aux frais de leur fonctionnement.

TITRE II DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS.

CHAPITRE I DU TRANSPORT FERROVIAIRE.

Section I : De l'organisation du service public du transport ferroviaire.

Article 18 *(Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 I)*

Il est créé, à compter du 1er janvier 1983, un établissement public industriel et commercial qui prend le nom de "Société nationale des chemins de fer français".

Cet établissement a pour objet :

- d'exploiter, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national ;
- d'assurer, selon les mêmes principes, les missions de gestion de l'infrastructure prévues à l'article 1er de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France".

Cet établissement est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à cette mission. Il peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire. La gestion de ces filiales est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe ; elles ne peuvent notamment pas recevoir les concours financiers de l'Etat prévus au paragraphe II de l'article 24 de la présente loi.

Les modalités de gestion des autres réseaux ferroviaires ouverts au public sont fixées par des textes particuliers.

Article 18-1

(Créé par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 art. 33)

Sans préjudice des dispositions de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée, les départements sont compétents pour créer ou exploiter des infrastructures de transports non urbains de personnes, ferrés ou guidés d'intérêt local.

A l'intérieur du périmètre de transports urbains, les dessertes locales des transports ferrés ou guidés établis par le département sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent ni aux départements d'outre-mer ni aux départements de la région d'Ile-de-France.

Article 19

(Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 I)

Les biens immobiliers dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte créée le 31 août 1937 sont remis en dotation à l'établissement public. Les biens immobiliers des autres réseaux de chemins de fer appartenant à l'Etat peuvent être remis en dotation à l'établissement public par décret en Conseil d'Etat, sans préjudice des droits d'exploitation qui auraient pu être accordés antérieurement.

Les biens mobiliers antérieurement concédés à la société anonyme sont attribués en toute propriété et à titre gratuit à l'établissement public.

Les biens mobiliers des autres réseaux de chemins de fer appartenant à l'Etat peuvent être attribués en toute propriété et à titre gratuit à l'établissement public par décret en Conseil d'Etat, sans préjudice des droits d'exploitation qui auraient pu être accordés antérieurement.

Tous les droits et obligations résultant soit des actes ou conventions passés par la société anonyme, soit des participations prises par elle dans des sociétés, groupements ou organismes tiers sont transférés à l'établissement public.

Ces transferts ne donnent lieu ni à indemnité, ni à perception d'impôts, droits, taxes, salaires ou honoraires.

Article 20

(Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 I)

Les biens immobiliers affectés au service public du transport ferroviaire et aménagés spécialement à cette fin ont le caractère de domaine public.

Sous réserve des dispositions législatives applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, l'établissement public exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'il acquiert ; il peut notamment accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers.

Il peut procéder à tous travaux de construction ou de démolition. Il assume toutes les obligations du propriétaire. Il agit et défend en justice aux lieux et places de l'Etat.

Les biens immobiliers acquis par l'établissement public le sont au nom de l'Etat. S'ils appartiennent déjà à l'Etat, leur incorporation au domaine géré par l'établissement donne lieu au versement par l'établissement à l'Etat d'une indemnité égale à leur valeur vénale.

Les biens immobiliers utilisés, pour la poursuite de ses missions, par l'établissement peuvent être repris par l'Etat ou cédés à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

Les biens immobiliers détenus par l'établissement, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions, peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou, à défaut, après déclassement, être aliénés par l'établissement public et à son profit ; dans le premier cas, l'Etat ou la collectivité territoriale intéressée verse à l'établissement une indemnité égale à leur valeur vénale.

Les modalités d'application du présent article, notamment les conditions juridiques et financières des opérations de déclassement, de changement d'utilisation ou d'aliénation, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article 21

(Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 I)

Le conseil d'administration de l'établissement est composé de dix-huit membres dont :

- sept représentants de l'Etat ;
- cinq membres choisis en raison de leur compétence, dont au moins un représentant des usagers et nommés par décret ;
- six membres, dont un représentant des cadres, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200.

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

Un décret en Conseil d'Etat fixe les statuts de l'établissement et détermine les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration.

Article 21-1

(Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 I)

En sus des services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional au sens de l'article 29 de la présente loi, et sans préjudice des dispositions particulières prévues aux articles L. 4413-3 et L. 4424-26 du code général des collectivités territoriales, la région, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, est chargée, à compter du 1er janvier 2002, de l'organisation :

- des services ferroviaires régionaux de voyageurs, qui sont les services ferroviaires de voyageurs effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;
- des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires susvisés.

A ce titre, la région décide, sur l'ensemble de son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'utilisateur, en tenant compte du schéma national multimodal de services collectifs de transport de voyageurs et du schéma régional de transport, dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements, de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat est le garant. Les régions exercent leurs compétences en matière de tarifications dans le respect des principes du système tarifaire national. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, et notamment les modalités de détermination de la consistance des services transférés qui correspond aux services existants à la date du transfert.

Article 21-2

(Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 I)

Dans le cadre des règles de sécurité fixées par l'Etat et pour garantir le développement équilibré des transports ferroviaires et l'égalité d'accès au service public, la Société nationale des chemins de fer français assure la cohérence d'ensemble des services ferroviaires intérieurs sur le réseau ferré national.

Article 21-3

(Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 art. 45 IV)

Il peut être créé auprès de chaque région en tant qu'autorité organisatrice des transports mentionnés à l'article 21-1 un comité régional des partenaires du transport public. Ce comité est consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport proposés par la région.

Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales des transports collectifs, des associations d'usagers des transports collectifs et notamment d'associations de personnes handicapées (1), des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires.

Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres, ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement.

Article 21-4

(Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 I)

Une convention passée entre la région et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.

Le ministre chargé des transports tranche les litiges relatifs à l'attribution des sillons ferroviaires.

Un décret en Conseil d'Etat précise le contenu de la convention, les modalités de règlement des litiges entre les régions et la Société nationale des chemins de fer français, ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre chargé des transports tranche les différends relatifs à l'attribution des sillons ferroviaires.

Article 21-5

(Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 I)

Lorsqu'une liaison se prolonge au-delà du ressort territorial de la région, celle-ci peut passer une convention avec une région limitrophe, ou avec le Syndicat des transport d'Ile-de-France, pour l'organisation des services définis à l'article 21-1.

La mise en oeuvre de ces services fait l'objet d'une convention d'exploitation particulière entre l'une ou les deux autorités compétentes mentionnées à l'alinéa précédent et la Société nationale des

chemins de fer français, sans préjudice des responsabilités que l'Etat lui a confiées pour l'organisation des services d'intérêt national.

La région peut, le cas échéant, conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un Etat voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de voyageurs dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur. A défaut d'autorité organisatrice de transport dans la région limitrophe de l'Etat voisin, la région peut demander à la Société nationale des chemins de fer français de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'Etat voisin pour l'organisation de tels services transfrontaliers.

Article 22

(Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 art. 45 IV)

La région est consultée sur les modifications de la consistance des services assurés dans son ressort territorial par la Société nationale des chemins de fer français, autres que les services d'intérêt régional au sens de l'article 21-1.

Il peut être créé des comités de ligne, composés de représentants de la Société nationale des chemins de fer français, d'usagers, et notamment des représentants d'associations de personnes handicapées (1), de salariés de la Société nationale des chemins de fer français et d'élus des collectivités territoriales pour examiner la définition des services ainsi que tout sujet concourant à leur qualité.

Toute création ou suppression de la desserte d'un itinéraire par un service de transport d'intérêt national ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service national ou international est soumise pour avis aux départements et communes concernés.

Toute création ou suppression de la desserte d'un itinéraire par un service régional de voyageurs ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service régional de voyageurs est soumise pour avis aux départements et aux communes concernés.

Article 23

(Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 I)

La présente loi, notamment en tant qu'elle substitue un établissement public à caractère industriel et commercial à la société anonyme "Société nationale des chemins de fer français", ne porte pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels de la société et de ses filiales.

Les règles relatives aux comités de groupe, aux comités d'entreprise et aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont applicables de plein droit. Toutefois, en tant que de besoin, des décrets en Conseil d'Etat peuvent fixer les adaptations aux structures spécifiques de l'entreprise, aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer et à l'organisation du groupe qu'elle constitue avec ses filiales.

Article 24

(Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 I)

I. - La Société nationale des chemins de fer français est dotée de l'autonomie de gestion. Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat, l'établissement public entendu, fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation prévues à l'article 3, la définition de son équilibre d'exploitation et les conditions d'exécution du service public. Un contrat de plan passé entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français dans les conditions de la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification détermine les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre.

II. - La Société nationale des chemins de fer français reçoit des concours financiers de la part de l'Etat au titre des charges résultant des missions de service public qui lui sont confiées en raison du rôle qui est imparti au transport ferroviaire dans la mise en oeuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie. Elle reçoit également des concours des collectivités territoriales, notamment en application des dispositions de l'article 22 de la présente loi ainsi que de l'article 67 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Ces concours donnent lieu à des conventions conclues par la Société nationale des chemins de fer français avec l'Etat ou les collectivités territoriales concernées.

La Société nationale des chemins de fer français bénéficie de concours financiers, selon les règles fixées par son cahier des charges, en raison des charges qu'elle supporte en matière de retraites.

Article 25

(Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 I)

La Société nationale des chemins de fer français est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises de commerce. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. Elle développe une comptabilité permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'Etat et par les collectivités territoriales. Elle dispose de la faculté de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

Elle est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'Etat dans les conditions déterminées par décrets en Conseil d'Etat.

Article 26

(Créé par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 II)

Les constituants permettant d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen ne peuvent être mis sur le marché que s'ils sont munis d'une déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi. Ils sont alors présumés satisfaire aux exigences essentielles permettant de garantir cette interopérabilité.

Un décret en Conseil d'Etat définit les exigences essentielles d'interopérabilité et fixe les règles relatives à la mise sur le marché de ces constituants.

Article 26-1

(Créé par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 II)

Si un constituant muni d'une déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi ne satisfait pas aux exigences essentielles permettant de garantir son interopérabilité, le ministre chargé des transports peut, par arrêté, après avoir entendu le fabricant ou, à défaut, le responsable de la mise sur le marché, restreindre le domaine d'application de ce constituant ou ordonner sa mise en conformité.

Il peut également, après avoir entendu le fabricant ou, à défaut, le responsable de la mise sur le marché, suspendre pendant une durée n'excédant pas un an ou interdire la mise sur le marché, même à titre gratuit, du constituant ou ordonner son retrait en tous lieux.

En cas de danger imminent, le ministre peut prononcer sans formalité la suspension prévue à l'alinéa précédent.

Article 26-2

(Modifié par Loi n°2004-1343 du 9 décembre 2004 art. 80 XX 2)

Sans préjudice de la compétence des officiers et agents de police judiciaire agissant dans le cadre des dispositions du code de procédure pénale, ont compétence pour procéder aux contrôles nécessaires en vue de vérifier le respect des dispositions de l'article 26 et pour rechercher et constater les infractions prévues à l'article 26-5 les agents de l'Etat et les préposés d'exploitants ferroviaires agréés et commissionnés par le ministre des transports.

Ces agents et préposés sont astreints au secret professionnel dans les conditions et sous les sanctions prévues par le code pénal.

Article 26-3

(Créé par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 II)

Les agents mentionnés à l'article 26-2 peuvent, pour l'exercice de leurs missions, sans préjudice des pouvoirs reconnus par les dispositions du code de procédure pénale aux officiers et agents de police judiciaire, pénétrer entre 8 heures et 20 heures dans tous les lieux utilisés exclusivement à des fins professionnelles par le fabricant ou toute personne intervenant pour la mise sur le marché des

constituants d'interopérabilité en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant. Ils ont également libre accès aux lieux où sont installés ou exploités les systèmes de transport.

Le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations ou en assurer lui-même la direction.

Article 26-4

(Créé par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 II)

Les agents mentionnés à l'article 26-2 peuvent prélever des pièces ou des échantillons pour procéder à des analyses ou à des essais et exiger la communication de tout document nécessaire à l'accomplissement de leurs missions.

Lorsque des vérifications complémentaires sont nécessaires, ces agents peuvent consigner les produits susceptibles de faire l'objet de l'arrêté prévu à l'article 26-1. Les produits consignés sont laissés à la garde de leur détenteur. Les agents habilités indiquent dans un procès-verbal ou un rapport les produits faisant l'objet de la consignation.

La consignation, dont est immédiatement informé le procureur de la République, ne peut excéder quinze jours.

Le délai de consignation peut être prorogé par ordonnance motivée du président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel est situé le lieu où les produits sont consignés, ou du magistrat qu'il délègue.

Le magistrat est saisi sans formalité par les agents habilités. Il statue dans les vingt-quatre heures par ordonnance exécutoire à titre provisoire, au vu de tous les éléments d'information de nature à justifier cette mesure.

L'ordonnance de prorogation de la mesure de consignation est notifiée par tous moyens au détenteur des produits consignés.

La mainlevée de la mesure de consignation peut être ordonnée à tout moment soit par les agents ayant procédé à cette consignation ou par le procureur de la République, soit par le président du tribunal de grande instance ou le magistrat qu'il délègue à cet effet.

Article 26-5

(Créé par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 II)

Le fait de mettre sur le marché un constituant d'interopérabilité sans la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi mentionnée à l'article 26 ou en violation d'un arrêté du ministre chargé des transports pris en application de l'article 26-1 est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 Euros d'amende.

Le fait de faire obstacle à l'exercice des fonctions des agents habilités en application de l'article 26-2 est puni des mêmes peines.

Les infractions prévues aux alinéas précédents sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve contraire. Les procès-verbaux sont adressés, dans les cinq jours qui suivent leur clôture, au procureur de la République. Une copie en est remise dans le même délai au fabricant ou au responsable de la mise sur le marché.

Article 26-6

(Créé par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 art. 17 II)

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions prévues par l'article 26-5.

Elles encourent la peine d'amende selon les modalités prévues par l'article 131-38 du même code.

CHAPITRE II

DES TRANSPORTS URBAINS DE PERSONNES.

Article 27

(Modifié par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 art. 35)

Le périmètre de transports urbains comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes. Sur demande du maire ou du président de l'établissement public, le représentant de l'Etat constate la création du périmètre, après avis du conseil général dans le cas où le plan départemental est concerné. Cet avis devra intervenir dans un délai maximum fixé par décret.

Dans les départements d'outre-mer, le représentant de l'Etat, sur proposition du maire ou du président de l'établissement public, peut définir un périmètre excluant certaines parties du territoire de la commune.

Le périmètre de transports urbains peut également comprendre le territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé d'organiser en commun un service de transports publics de personnes. La création et la délimitation de ce périmètre sont fixées par le représentant de l'Etat sur demande des maires des communes concernées après avis du conseil général.

A l'intérieur du périmètre, les dessertes locales des transports publics routiers non urbains de personnes sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics urbains.

Sous réserve des dispositions du quatrième alinéa de l'article L. 213-11 du code de l'éducation et du dernier alinéa de l'article 74 de la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, en cas de création ou de modification d'un périmètre de transports urbains incluant des services réguliers ou à la demande de transports routiers non urbains de personnes, l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains est substituée à l'autorité organisatrice de transports non urbains antérieurement compétente dans l'ensemble de ses droits et obligations résultant des conventions passées avec l'entreprise pour les services de transports effectués intégralement dans le périmètre de transports urbains dans un délai de six mois à compter de la création ou de la modification du périmètre de transports urbains.

Les contrats sont exécutés dans les conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire des parties. La substitution n'entraîne aucun droit à résiliation ou à indemnisation pour le cocontractant.

Le cocontractant ainsi que l'autorité organisatrice antérieurement compétente sont informés de cette substitution par l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains concernée.

Dans l'hypothèse où une décision de l'autorité organisatrice des transports urbains a pour objet ou pour effet de supprimer une desserte locale ou d'en modifier les conditions d'exploitation, ladite autorité devra définir conjointement avec l'exploitant et l'autorité compétente pour les transports non urbains de personnes les conditions de mise en oeuvre de cette décision.

Article 27-1

(Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 113)

L'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci met en place des outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité à l'intérieur du périmètre de transports urbains ainsi que pour les déplacements vers ou depuis celui-ci. En particulier, elle établit un compte déplacements dont l'objet est de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité ; elle met en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport. Elle met en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.

Article 27-2

(Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 art. 45 IV)

Il peut être créé auprès de chaque autorité compétente pour l'organisation des transports publics mentionnée à l'article 27-1 un comité des partenaires du transport public. Ce comité est consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport, le service d'information multimodale à l'intention des usagers proposés par cette autorité.

Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs et des associations d'usagers des transports collectifs et notamment d'associations de personnes handicapées (1).

Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement.

Article 28

(Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 art. 45 III)

Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il

doit être compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine et d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que le calendrier des décisions et réalisations. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant.

Lorsqu'un schéma directeur ou un schéma de secteur a été approuvé avant la date d'entrée en vigueur de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, l'obligation de compatibilité prévue au premier alinéa ci-dessus n'est applicable qu'à compter de la première révision du schéma postérieure à cette date.

Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants définies à l'article L. 221-5 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci.

Article 28-1

(Modifié par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 96)

Les plans de déplacements urbains portent sur :

1° A. - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

1° La diminution du trafic automobile ;

2° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

3° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation ;

4° L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les

zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents ;

5° Le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et précise la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale ;

6° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;

7° La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

Article 28-1-1

(Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 98)

Les actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier doivent être rendus compatibles avec les dispositions prévues au 4° de l'article 28-1 dans les délais prévus par le plan de déplacements urbains.

Article 28-1-2

(Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 98)

Le plan de déplacements urbains délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation. Il précise, en fonction notamment de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés.

Article 28-2

(Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 art. 45 IV)

Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre. Les services de l'Etat de même que les régions et les départements, au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport et de gestionnaires d'un réseau routier, sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations représentant des personnes handicapées ou à mobilité réduite (1), les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice puis, sous un délai de trois mois, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par l'autorité organisatrice de transport à enquête publique dans les conditions prévues par les articles L. 123-1 à L. 123-16 du code de l'environnement.

Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.

Le plan est mis en oeuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

Si, dans un délai de trois ans et demi à compter de la publication de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 précitée, le plan n'est pas approuvé, le préfet peut engager ou poursuivre son élaboration selon les modalités prévues au présent article. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le plan est approuvé par le préfet après délibération de l'autorité organisatrice des transports. La délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan.

Dans les périmètres de transports urbains concernés par l'obligation d'élaboration d'un plan de déplacements urbains prévue à l'article 28, le plan de déplacements urbains est mis en conformité avec les dispositions de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat. A défaut, le représentant de l'Etat dans le département peut engager ou poursuivre les procédures nécessaires à cette mise en conformité. Le plan est alors approuvé par le représentant de l'Etat dans le département après délibération de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. La délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois après transmission du projet.

Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant.

Article 28-2-1

(Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 101)

La compétence de l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme peut, s'il y a lieu, dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un plan de

déplacements urbains couvrant l'ensemble du périmètre de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la totalité du ou des périmètres de transport urbain qu'il recoupe.

Lorsque le plan de déplacements urbains est élaboré par l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme :

- les autorités compétentes en matière de transport urbain de même que les départements et les régions, en tant qu'autorités organisatrices de transport ou en tant que gestionnaires d'un réseau routier, sont associés à cette élaboration et le projet de plan leur est soumis pour avis dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 28-2 ;
- les mesures d'aménagement et d'exploitation mentionnées à l'avant-dernière phrase du premier alinéa de l'article 28 sont adoptées en accord avec les autorités compétentes pour l'organisation des transports et mises en oeuvre par elles ;
- le plan approuvé se substitue le cas échéant aux plans de déplacements urbains antérieurs.

Article 28-2-2

(Modifié par Loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 art. 39)

En cas d'extension d'un périmètre de transports urbains.

- le plan de déplacements urbains approuvé continue de produire ses effets sur le périmètre antérieur ;
- l'élaboration du plan de déplacements urbains dont le projet a été arrêté peut être conduite à son terme sur le périmètre antérieur par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.

En cas de modification d'un périmètre de transports urbains concerné par l'obligation d'élaboration d'un plan de déplacements urbains prévue à l'article 28, l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains est tenue d'élaborer un plan de déplacements urbains dans un délai de trois ans à compter de cette modification. A défaut, le représentant de l'Etat dans le département peut engager ou poursuivre les procédures nécessaires à cette élaboration dans les conditions prévues à l'article 28-2.

Toutefois, le plan de déplacements urbains peut être modifié à l'initiative de l'autorité compétente selon une procédure simplifiée, après enquête publique, à condition qu'il ne soit pas porté atteinte à l'économie générale du plan.

La procédure de modification simplifiée donne lieu à un examen conjoint des personnes publiques associées mentionnées à l'article 28-2.

Les maires des communes couvertes par la modification ou concernées par le projet de modification sont invités à participer à l'examen conjoint prévu par l'alinéa précédent.

Les conclusions de l'examen conjoint sont jointes au dossier d'enquête.

L'enquête publique ouverte sur une procédure de modification simplifiée peut ne porter que sur le territoire concerné.

Article 28-3

(Modifié par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 art. 40 I)

Dans la région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative du Syndicat des transports d'Ile-de-France, pour le compte des collectivités qui le constituent. Les services de l'Etat sont associés à son élaboration. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme. Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur ainsi que les plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec le plan.

Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

Le projet de plan est arrêté par délibération du conseil régional d'Ile-de-France sur proposition du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Dans un délai de trois mois, le conseil régional recueille l'avis des conseils municipaux et généraux, ainsi que des organes délibérants des groupements de collectivités territoriales ayant compétence en matière de déplacements. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet est réputé émis. Le projet est ensuite soumis à enquête publique par le conseil régional dans les conditions prévues par les articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé par le conseil régional qui recueille préalablement l'avis du représentant de l'Etat dans la région d'Ile-de-France et du préfet de police, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Le plan est approuvé par décret en Conseil d'Etat lorsque l'Etat et le conseil régional d'Ile-de-France ne sont pas parvenus à un accord sur le projet de plan dans un délai de six mois à l'issue de l'enquête publique ou lorsque sa mise en oeuvre serait de nature à compromettre gravement la réalisation ou l'exploitation d'une infrastructure de transport d'intérêt national ou la réalisation d'une opération d'intérêt national mentionnée à l'article L. 121-2 du code de l'urbanisme. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

Au terme d'une période de cinq ans à compter de son approbation, le plan fait l'objet d'une évaluation et, le cas échéant, d'une révision.

Pour assurer le respect des dispositions des articles 28, 28-1 et 28-1-2 de la présente loi ou la compatibilité du plan avec les orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France mentionnées au premier alinéa, la procédure de révision peut, six mois après que le représentant de l'Etat a mis en demeure le syndicat de procéder à la révision du plan, être ouverte par un décret en Conseil d'Etat qui détermine l'objet de la révision.

Article 28-4

(Modifié par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 art. 40 II)

En région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu. Ils sont

élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte. Le périmètre sur lequel sera établi le plan local de déplacements est arrêté par le représentant de l'Etat dans le département dans un délai de trois mois après la demande formulée.

Le conseil régional et les conseils généraux intéressés, les services de l'Etat et le Syndicat des transports d'Ile-de-France sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers de transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan. Le projet de plan est arrêté par délibération de l'organe délibérant de l'établissement public concerné puis sous un délai de trois mois, soumis pour avis au conseil régional, aux conseils municipaux et généraux intéressés ainsi qu'aux représentants de l'Etat dans les départements concernés et au syndicat des transports d'Ile-de-France. L'avis qui n'a pas été donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par le président de l'établissement public concerné à l'enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête et des avis des personnes publiques consultées, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public concerné.

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de déplacements doivent être compatibles ou être rendues compatibles avec ce dernier dans un délai de six mois. Les plans d'occupation des sols ou les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur doivent être compatibles avec le plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France et les plans locaux de déplacements quand ils existent.

Un plan local de déplacements couvrant l'ensemble de son territoire peut être également élaboré à l'initiative de la ville de Paris dans les mêmes conditions de forme et de procédure. Il est approuvé par le Conseil de Paris après enquête publique.

CHAPITRE III DU TRANSPORT ROUTIER NON-URBAIN DE PERSONNES.

Article 29 *(Modifié par Loi n°2005-157 du 23 février 2005 art. 54)*

Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :

- *services réguliers publics ;*
- *services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret ;*
- *services privés ;*

- *services occasionnels publics.*

Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.

Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

En cas de carence de l'offre de transports, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, il peut être fait appel à des particuliers ou des associations inscrits au registre des transports, dans des conditions dérogoatoires aux dispositions de l'article 7 prévues par décret, pour exécuter, au moyen de véhicules de moins de dix places, conducteurs compris, des prestations de transport scolaire visées à l'article L. 213-11 du code de l'éducation ou des prestations de service à la demande.

Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres.

La définition de ces services et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

Les services occasionnels, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de plus de neuf places, conducteur compris, sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article 30

Dans un délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 29, tous les transports publics réguliers non-urbains de personnes qui ne sont pas exploités directement par l'autorité compétente doivent faire l'objet d'une convention.

Si l'autorité organisatrice décide soit de supprimer ou de modifier de manière substantielle la consistance du service en exploitation, soit de le confier à un autre exploitant, et si elle n'offre pas à l'entreprise des services sensiblement équivalents, elle doit lui verser une indemnité en compensation du dommage éventuellement subi de ce fait.

Si, à l'expiration du délai de quatre ans, la convention n'est pas intervenue du fait de l'autorité organisatrice, l'autorisation antérieurement accordée au transporteur public vaut convention pour une durée maximale de dix ans.

Des contrats de développement peuvent être passés entre l'Etat et les départements pour faciliter la modernisation des réseaux de transports publics non urbains de personnes.

CHAPITRE III BIS DE LA COOPERATION ENTRE LES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT.

Article 30-1

(Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 111)

Sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transport peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport afin de coordonner les services qu'elles organisent, mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et rechercher la création d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés.

Ce syndicat mixte peut organiser, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande. Il peut à ce titre assurer, en lieu et place de ses membres, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

Il est régi par les articles L. 5721-2 et suivants du code général des collectivités territoriales.

Article 30-2

(Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 art. 45 IV)

Il peut être créé auprès de chaque syndicat mixte de transport institué par l'article 30-1 un comité des partenaires du transport public. Ce comité est notamment consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport proposées par le syndicat mixte. Son avis peut être requis par le syndicat mixte sur tout autre domaine relevant de la compétence de ce dernier.

Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs et des associations d'usagers des transports collectifs et notamment d'associations de personnes handicapées (1).

Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement.

CHAPITRE IV DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES.

Article 31

Le développement du transport routier de marchandises, fondé sur les avantages propres de ce mode et régulé en fonction des besoins de l'économie, nécessite l'augmentation de sa productivité notamment à l'aide de technologies modernes, l'amélioration de la formation et de la qualification

professionnelles, le progrès des conditions de travail et de sécurité, la coopération des entreprises entre elles et avec les autres modes de transport.

Les collectivités publiques peuvent favoriser les initiatives prises par les entreprises pour développer leur coopération et promouvoir des technologies ou des équipements améliorant leur productivité et celle du système de transports.

Article 32

Les contrats de transport routier de marchandises doivent prévoir, à peine de nullité, l'estimation des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches et les modalités de calcul, d'une part, de la rémunération des transporteurs lorsque les temps alloués sont dépassés du fait de l'expéditeur, du commissionnaire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre de fait, d'autre part, des pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait .

Article 33

Le transporteur routier qui a passé un contrat de transport est tenu, soit de l'exécuter lui-même ou à l'aide de ses préposés, soit sous sa responsabilité de le sous-traiter pour tout ou partie à une autre entreprise de transport public, soit de l'assurer en passant un contrat de location avec un loueur de véhicules industriels avec conducteurs, dans les limites fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le transporteur routier ne peut recourir à la sous-traitance que s'il a la qualité de commissionnaire de transport ou dans des cas exceptionnels.

Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles et conditions applicables au transport public de marchandises. La rémunération du transporteur principal est calculée conformément aux règles applicables aux contrats d'affrètement conclus par les commissionnaires de transport.

La situation des entreprises qui assurent habituellement des transports de marchandises en tant que sous-traitants à la date de la publication de la présente loi et qui ne remplissent pas les conditions requises pour exécuter des opérations de transport public devra être régularisée dans un délai de deux ans à compter de cette date.

Article 34

(Modifié par Loi n°98-69 du 6 février 1998 art. 12)

Tout contrat de location d'un véhicule industriel avec conducteur doit comporter des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi du conducteur et dans l'exécution des opérations de transport . Ce contrat doit assurer la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'alinéa précédent, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Les

contrats types sont établis par décret, après avis des organismes professionnels concernés et du conseil national des transports.

Le loueur de véhicules industriels avec conducteur a une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix de la location dû par le transporteur auquel ils ont confié l'acheminement de leurs marchandises. Toute clause contraire est réputée non écrite.

Article 35

(Abrogé par Ordonnance n°86-1243 du 1 décembre 1986 art. 58)

Article 36

(Modifié par Loi n°99-505 du 18 juin 1999 art. 11)

Sur le territoire national, les activités de transport routier public de personnes ou de marchandises et de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises s'effectuent sous le couvert d'une licence de transport intérieur ou d'une licence communautaire.

La licence communautaire est délivrée dans les conditions prévues par le règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 ou le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992.

La licence de transport intérieur est délivrée aux entreprises inscrites au registre mentionné aux articles 7 et 8 de la présente loi et qui n'ont pas l'obligation de détenir une licence communautaire. Cette licence est exigée de toute entreprise de transport routier public de personnes ou de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur disposant d'un ou plusieurs véhicules automobiles d'au moins deux essieux. Elle est établie au nom de l'entreprise et incessible. L'entreprise reçoit des copies certifiées conformes de sa licence de transport intérieur en nombre égal à celui des véhicules qu'elle détient.

Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis du Conseil national des transports, fixe les modalités d'application du présent article en tenant compte notamment des spécificités de chaque type de transport.

Article 37

(Modifié par Loi n°2003-495 du 12 juin 2003 art. 26 I 6)

I. - Les autorisations et les copies conformes de la licence de transport intérieur ou de la licence communautaire prévues aux chapitres III et IV du titre II de la présente loi pourront faire l'objet d'un retrait, à titre temporaire ou définitif, en cas de constat d'infraction aux réglementations des transports, du travail, de l'hygiène ou de la sécurité constituant au moins une contravention de la cinquième classe ou d'infractions répétées constituant au moins des contraventions de la troisième classe.

II. - Saisie d'un procès-verbal constatant une infraction de nature délictuelle aux réglementations des transports, du travail, de l'hygiène ou de sécurité, commise après au moins une première infraction de

même nature, l'autorité administrative peut, indépendamment des sanctions pénales, prononcer l'immobilisation d'un ou plusieurs véhicules ou ensembles routiers à la disposition d'une entreprise de transport routier ou d'une entreprise de déménagement, pour une durée de trois mois au plus, aux frais et risques de celle-ci. Ces dispositions s'appliquent également aux entreprises dont le transport est accessoire à leur activité.

L'immobilisation est exécutée sous le contrôle de l'autorité administrative dans un lieu désigné par le préfet. Une publication dans les locaux de l'entreprise sanctionnée et par voie de presse de la sanction administrative prévue au présent article est effectuée.

III. - Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis du Conseil national des transports, fixe les modalités d'application du présent article, notamment celles concernant la publication de la sanction administrative, et fixe la liste des infractions mentionnées au II.

Article 38

Les groupements professionnels qui participent à l'application de la réglementation des transports routiers de marchandises sont soumis au contrôle financier de l'Etat dans des conditions et selon des modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat après avis du conseil national des transports .

CHAPITRE V DU TRANSPORT FLUVIAL.

Article 39

(Modifié par Loi n°99-533 du 25 juin 1999 art. 45)

Le transport fluvial fait l'objet d'un schéma de développement qui comprend, d'une part, des éléments des schémas multimodaux de services collectifs de transport prévus au I de l'article 14-1 de la présente loi et fixant les priorités en matière de restauration, d'adaptation et d'extension du réseau et, d'autre part, les mesures économiques et sociales propres à le faire participer à la réalisation des objectifs de la politique des transports intérieurs.

Article 40

Il est institué une chambre nationale de la batellerie artisanale ayant le caractère d'un établissement public et jouant dans le secteur le rôle de chambre de métiers . Elle a pour mission de coordonner l'action de ses membres, de représenter les intérêts généraux de la batellerie artisanale auprès des pouvoirs publics et des agents économiques intéressés au transport fluvial. Elle tient le registre des patrons et compagnons bateliers.

La chambre est administrée par un conseil élu par les patrons et compagnons bateliers inscrits au registre.

Un décret en Conseil d'Etat précise la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de la chambre nationale de la batellerie, détermine les modalités d'élection des membres du conseil d'administration et définit la qualité de patron et de compagnon bateliers.

Article 41

(Modifié par Loi n°2001-43 du 16 janvier 2001 art. 23)

"Voies navigables de France" contribue à la promotion du transport fluvial et assure une mission générale d'observation, d'information et de statistique. Il est consulté par le ministre chargé des transports et peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation des transports par voie navigable ainsi qu'à la définition des normes de sécurité de la navigation et d'environnement et l'amélioration des conditions de travail. Il participe à la mise en oeuvre des dispositions applicables au transport par voie navigable.

Article 42

(Article modificateur)

CHAPITRE VI DU TRANSPORT AERIEN.

Article 43

Au regard des dispositions de l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile, tel qu'il résulte du paragraphe III de l'article 42 ci-dessus, les autorisations ou agréments délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur de cet article valent autorisation jusqu'à la conclusion des conventions prévues audit article 42 (art. L. 330-3 du code de l'aviation civile).

TITRE III DISPOSITIONS DIVERSES

Article 44

Sont considérés comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi, dès lors que leur régime n'est pas fixé par des traités ou accords internationaux, les transports de personnes et de marchandises entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national.

Les dispositions de la présente loi s'appliquent sans préjudice des obligations découlant du traité instituant la Communauté économique européenne et des autres textes et accords internationaux régulièrement entrés en vigueur.

Les dispositions des chapitres III et IV du titre 1er de la présente loi s'appliquent aux transports de marchandises par canalisation. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux infrastructures,

équipements, matériels et technologies intéressant le transport de gaz régi par la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz.

Article 44 bis

(Créé par Loi n°86-29 du 9 janvier 1986 art. 34 II)

Par dérogation au paragraphe III de l'article 5 et au paragraphe III de l'article 48 de la loi n°82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, les régies de transports publics de voyageurs constituées sous forme d'établissement public à caractère industriel et commercial peuvent acquérir des participations financières dans les entreprises publiques, semi-publiques ou privées, qui exercent une activité complémentaire ou connexe.

Article 45

Sous réserve des dispositions législatives qui leur sont propres, la présente loi s'applique aux départements d'outre-mer, à l'exception du chapitre V du titre II.

Article 46

(Modifié par Loi n°2001-43 du 16 janvier 2001 art. 20 II)

L'adaptation des dispositions des paragraphes II et III de l'article 7 et des chapitres II, III et III bis du titre II de la présente loi à la région d'Ile-de-France fera l'objet de dispositions législatives spéciales.

Toutefois, les dispositions des articles 27-1, 28, 28-1, 28-1-1 et 28-1-2 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France, ainsi que les dispositions de son article 29 relatives aux services privés et aux services occasionnels publics.

Article 47

L'adaptation des dispositions de la présente loi au cas des remontées mécaniques fera l'objet de dispositions législatives spéciales dans le cadre de la loi d'orientation de la politique de la montagne.

Article 48

Par dérogation à l'article 44 ci-dessus, sont considérées comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi aux transports maritimes, les navigations réservées telles que définies aux articles 257-1 et 258-1 du code des douanes.

Pour les marins exerçant les navigations visées à l'alinéa précédent, les règles relatives aux conditions, à la durée et à la sécurité du travail demeurent définies par le code du travail maritime et la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et la sécurité à bord des navires ainsi que les textes pris pour leur application.

Les attributions consultatives dévolues par la présente loi au conseil national des transports sont, pour le transport maritime, exercées par le conseil supérieur de la marine marchande, en liaison avec le conseil national des transports.

Les textes d'application du chapitre 1er du titre 1er de la présente loi lorsqu'ils concernent le transport maritime, sont pris après consultation du conseil supérieur de la marine marchande.

Article 48-1

(Créé par Loi n°2002-276 du 27 février 2002 art. 116 I)

Les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles sont organisés par le département et, dans les cas où l'île desservie appartient à une commune continentale, par cette dernière. Ils sont assurés par la collectivité organisatrice ou des entreprises publiques ou privées.

Article 48-2

(Créé par Loi n°2002-276 du 27 février 2002 art. 116 I)

La collectivité territoriale organisatrice visée à l'article 48-1 peut fixer des obligations de service public concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à offrir le service et la tarification pour les services réguliers à destination des îles ou entre îles qui s'appliquent de façon non discriminatoire à toutes les entreprises.

La collectivité territoriale organisatrice visée à l'article 48-1 peut en outre conclure, sur une base non discriminatoire, des contrats de service public afin que soit fourni un niveau de service suffisant. Ces contrats peuvent, en particulier, porter sur :

- des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité ;
- des services de transport complémentaires ;
- des services de transport à des prix et des conditions déterminées, notamment pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines liaisons ;
- des adaptations des services aux besoins effectifs.

Article 48-3

(Créé par Loi n°2002-276 du 27 février 2002 art. 116 I)

Les opérateurs exploitant un service régulier en méconnaissance des obligations de service public édictées par la collectivité territoriale organisatrice peuvent se voir infliger par celle-ci une amende administrative calculée comme suit :

- pour le transport de passagers : une somme fixée par décret multipliée par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter selon son certificat et multipliée par le nombre de touchées effectuées ;
- pour le transport de marchandises : une somme fixée par décret multipliée par le nombre de mètres linéaires que le navire peut transporter et multipliée par le nombre de touchées effectuées.

Article 49

Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi, en tant qu'elles concernent le transport intérieur, notamment :

- le titre 1er et le chapitre II du titre II du décret du 12 novembre 1938 relatif à la coordination du transport et au statut des bateliers ;
- les articles 19 à 24 de la loi du 22 mars 1941 sur l'exploitation réglementée des voies navigables et la coordination des transports par fer et par navigation intérieure ;
- l'article 72 de la loi n° 46-854 du 27 avril 1946 portant ouverture et annulation de crédits pour l'exercice 1946 ;
- les articles 1er à 4 et 9 à 12 de la loi n° 47-1684 du 3 septembre 1947 rétablissant et réglementant le Conseil supérieur des transports ;
- les articles 5, 6, 7 et 8 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier ;
- l'article 90 de la loi n° 50-928 du 8 août 1950 relative aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 et à diverses dispositions d'ordre financier ;
- les articles 22, 23, 24 et 26 de la loi de finances (n° 52-401 du 14 avril 1952) pour l'exercice 1952 ;
- l'article 7 de la loi n° 79-475 du 19 juin 1979 relative aux transports publics d'intérêt local.

Ces abrogations prendront effet à mesure qu'entreront en vigueur les dispositions qui leur sont substituées.

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