

# PROJET DE LOI

MODIFIÉ PAR LE SÉNAT

*d'orientation des transports intérieurs.*

**(Urgence déclarée.)**

*Le Sénat a modifié, en première lecture, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, en première lecture, dont la teneur suit :*

---

**Voir les numéros :**

Assemblée nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 1077, 1133 et in-8° 250.

Sénat : 50 et 116 (1982-1983).

## TITRE PREMIER

# DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

### CHAPITRE PREMIER

#### **Des principes généraux applicables aux transports intérieurs destinés à satisfaire les besoins des citoyens.**

#### Article premier.

Les divers modes de transport intérieur doivent satisfaire les besoins de tout citoyen dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Ils concourent à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux.

En conséquence, tout citoyen a le droit de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté d'exécuter lui-même, ou de faire exécuter par l'organisme ou l'entreprise de son choix, tout transport de personnes, de biens ou de marchandises. La mise en œuvre de la présente loi doit satisfaire ces besoins.

## Art. 2.

Les conditions d'accès, de qualité et de prix des transports doivent être déterminées de telle sorte que tout citoyen puisse exercer les libertés énoncées à l'article premier, à un coût acceptable pour la collectivité, notamment en utilisant un moyen de transport ouvert au public.

Dans cet esprit, des mesures particulières doivent progressivement être prises en faveur :

- des handicapés physiques et des personnes à mobilité réduite ;
- des catégories sociales les plus défavorisées ;
- des habitants des parties insulaires et des régions lointaines et d'accès difficile du territoire national.

## Art. 3.

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 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 liés à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport ;

- des avantages et inconvénients qui en résultent pour la collectivité, les usagers et les tiers ;
- des conséquences pour l'environnement.

Elle établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises.

Elle favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment dans les choix d'infrastructures et par le développement rationnel des transports combinés.

Elle contribue au développement et à l'amélioration de la politique européenne des transports.

#### Art. 4.

L'Etat et les collectivités territoriales élaborent conjointement la politique globale des transports, à la mise en œuvre de laquelle sont associés les entreprises et les organismes concernés.

Cette politique, qui s'inscrit dans le cadre du plan de la nation, donne lieu à l'établissement de schémas de développement de transport incluant les divers modes et tenant compte des orientations nationales et locales d'aménagement.

Le développement des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire et leur usage doit être encouragé.

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

Art. 5.

Les missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport de personnes et de biens 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 ;

b) bis) le développement de l'information sur le système de transports ;

c) le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés aux divers modes de transport ;

d) l'organisation du transport pour compte d'autrui.

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 pour compte d'autrui varient en fonction du mode de transport et de la nature des activités. 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 pour compte d'autrui, tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées.

#### Art. 6.

Les clauses et tarifs applicables aux contrats de transport permettent une juste rémunération des transporteurs concernés, tenant compte du coût du service rendu et de l'ensemble des charges financières qu'ils supportent dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

#### Art. 7.

##### I. — *Supprimé.*

II. — L'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports collectifs réguliers de personnes. L'exécution du service est assurée soit en régie par l'autorité organisatrice, soit par un établissement public à caractère industriel et commercial créé à cet effet, soit par une entreprise ayant passé une convention avec l'autorité organisatrice, dans les conditions prévues par la loi n° 79-475 du 19 juin 1979 sur les transports publics d'intérêt local.

Le financement des services de transport collectif régulier de personnes, défini par l'autorité organisatrice, est assuré en priorité par les usagers. Toutefois, peuvent également concourir à ce financement les collec-

tivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires des services considérés.

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

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.

## Art. 8.

### I. — *Supprimé.*

II. — Tout contrat de transport pour compte d'autrui de marchandises doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, 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 et du destinataire, et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

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

III. — Les prix et tarifs sont établis de telle sorte que les coûts économiques réels du transport soient supportés par les entreprises ou personnes pour le compte desquelles il a été exécuté.

A cette fin, des règles tarifaires peuvent être établies par l'Etat en concertation avec les entreprises, les organismes professionnels et les usagers.

Les règles applicables aux opérations d'acheminement de marchandises exportées ou importées, à destination ou en provenance des ports maritimes, tiennent compte des conditions spécifiques de ces opérations, lorsqu'elles s'intègrent dans une chaîne de transport international.

IV. — La rémunération des commissionnaires de transport assure la couverture des services effectivement rendus dans des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité.

## CHAPITRE II

### Des conditions sociales et de la sécurité.

#### Art. 9.

L'Etat définit la réglementation sociale ainsi que les règles de sécurité et de contrôle technique applicables aux transports. Il veille à la mise en œuvre de cette réglementation et en contrôle l'application.

Les opérations de transport, exécutées pour compte d'autrui 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 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.

#### Art. 10.

Les dispositions du code du travail relatives aux conditions et à la durée du travail s'appliquent aux sala-

riés 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.

Art. 11 et 12.

..... Conformes .....

Art. 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.

### CHAPITRE III

#### **Des infrastructures, équipements, matériels et technologies.**

##### Art. 14.

Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité, 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, et du coût économique réel.

Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes 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.

Dans le cadre des orientations nationales et locales de la planification et de l'aménagement, des schémas directeurs d'infrastructures sont établis par l'Etat, en concertation avec les régions, et peuvent l'être par les

collectivités territoriales ou leurs groupements, notamment pour assurer la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux.

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, le domaine d'application et le contenu des schémas directeurs ainsi que les règles de procédure qui leur sont applicables.

### Art. 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.

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 permettant d'en assurer le financement, l'entretien et le fonctionnement.

## CHAPITRE IV

### Des institutions.

#### Art. 16.

Le conseil national des transports est associé à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports intérieurs dans le domaine de compétence de l'Etat. Il est consulté par les autorités de l'Etat sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement des divers modes de transport et, notamment, sur les textes réglementaires pris en application de la présente loi.

#### Art. 17.

Le conseil national des transports est composé de représentants :

- du Parlement et des collectivités territoriales ;
- des entreprises qui participent aux opérations de transport ;
- des salariés de ces entreprises ;
- des différentes catégories d'usagers ;
- de l'Etat ;

et de personnalités désignées en raison de leur compétence.

Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de cet organisme et ses attributions. Il détermine les règles de son organisation et de son fonctionnement et les modalités selon lesquelles les entreprises appartenant aux secteurs d'activité qui y sont représentés participent aux frais de son fonctionnement.

## TITRE II

### **DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT**

#### CHAPITRE PREMIER

#### **Du transport ferroviaire.**

#### Art. 18.

Il est créé, à compter du 1<sup>er</sup> 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, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national.

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 ; elles ne peuvent notamment pas recevoir de 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.

### Art. 19.

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.

### Art. 20.

Les biens immobiliers remis en dotation à l'établissement public, affectés au transport ferroviaire et aménagés spécialement à cette fin, ont le caractère de domaine public.

Sous réserve des dispositions législatives et réglementaires 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 lieu et place 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.

Le montant des prix ou indemnités ainsi perçus est obligatoirement utilisé pour l'aménagement ou le développement du domaine ferroviaire.

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.

## Art. 21.

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 deux représentants des usagers, 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.

Après avis du conseil national des transports, 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.

Art. 22 et 23.

..... Conformes .....

Art. 24.

I. — *Conforme.*

II. — Les lois de finances déterminent les conditions dans lesquelles l'Etat apporte son concours financier à la Société nationale des chemins de fer français pour participer aux charges particulières d'infrastructure, d'équipement, de personnel et d'exploitation qui lui incombent et en raison des avantages que représente le transport ferroviaire au plan de la sécurité et de l'énergie.

Ce concours tient compte des responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructures et des objectifs d'assainissement progressif de sa situation financière. Il l'incite à développer ses activités ainsi qu'à améliorer sa gestion, sa productivité et ses résultats financiers. Ses modalités sont définies notamment par le cahier des charges.

**Art. 25 et 26.**

..... Conformes .....

**CHAPITRE II**

**Des transports urbains de personnes.**

**Art. 27.**

..... Conforme .....

**Art. 28.**

Un plan de déplacements urbains peut être élaboré sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, par l'autorité compétente pour l'organisation de ces transports, après avis du ou des conseils municipaux concernés.

Le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains, en tenant compte des conditions générales de trafic. Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure notamment la bonne insertion des piétons, des usagers des véhicules à deux roues et des transports en commun. Il fait l'objet d'une étude de financement et de coût d'exploitation. Il est soumis à enquête publique.

Lorsque le plan est établi pour une seule commune, il est approuvé par le conseil municipal. S'il couvre le territoire de plusieurs communes comprises dans un périmètre de transports urbains, il est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public après accord des conseils municipaux.

Les prescriptions du plan sont mises en œuvre par l'autorité organisatrice pour l'organisation des transports urbains et par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains.

Le contenu, les procédures d'élaboration, de consultation et d'approbation et les conditions de mise en œuvre des plans de déplacements urbains sont précisés par un décret en Conseil d'Etat.

### CHAPITRE III

#### **Du transport routier non urbain de personnes.**

##### Art. 29.

Les dispositions du présent article concernent les catégories suivantes :

- services réguliers publics ;
- services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret ;
- 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 sont mentionnés en annexe à ce plan.

Les services réguliers non urbains d'intérêt national 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.

Les services occasionnels sont soumis à autorisation délivrée par le président du conseil général du département concerné dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

#### Art. 29 *bis* (nouveau).

Les entreprises doivent être inscrites à un registre des transports collectifs de personnes tenu par les autorités de l'Etat. Cette inscription est subordonnée à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle

et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Cette inscription peut être retirée à titre temporaire ou définitif en cas de manquements graves et répétés à la réglementation des transports. Cette suspension ou cette radiation entraîne de plein droit la résiliation de la convention liant le transporteur à la collectivité organisatrice.

L'inscription au plan de transport départemental, à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article, vaut inscription au registre des transports collectifs de personnes.

### Art. 30.

Dans un délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 29, tous les transports collectifs 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 un service en exploitation, soit, lors de la conclusion ou du renouvellement d'une convention visée à l'alinéa précédent, de modifier de manière substantielle la consistance du service ou 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 juste et préalable en compensation du dommage éventuellement subi de ce fait, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Des contrats de développement peuvent être passés entre l'Etat et les départements pour faciliter la moderni-

sation des réseaux de transports collectifs non urbains de personnes.

## CHAPITRE IV

### Du transport routier de marchandises.

#### Art. 31.

..... Conforme .....

#### Art. 31 *bis* (nouveau).

L'exercice des professions de transporteur routier de marchandises pour compte d'autrui et de loueur de véhicules industriels destinés au transport de marchandises, est subordonné à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

#### Art. 32.

Les transporteurs de marchandises pour compte d'autrui et les loueurs de véhicules industriels destinés au transport peuvent être inscrits à un registre tenu par les autorités de l'Etat. Les transporteurs et les loueurs inscrits au registre à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription.

Art. 33.

..... Supprimé .....

Art. 34.

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 pour compte d'autrui, soit de l'assurer en passant un contrat de location avec un loueur de véhicules industriels avec conducteurs, dans des limites fixées par décret en Conseil d'Etat.

Un 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 de marchandises pour compte d'autrui. 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 pour compte d'autrui devra être régularisée dans un délai de deux ans à compter de cette date.

### Art. 35.

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.

### Art. 36.

Le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et les opérations qui lui sont connexes peuvent, dans des cas et conditions déterminés par décret, faire l'objet de tarifications d'ordre public arrêtées par l'Etat après avis des organisations professionnelles et d'usagers concernées.

Pour les contrats de transport soumis à tarification, cette tarification routière obligatoire tient compte, pour chaque type de transport, de la nature et de l'objet du contrat, des relations assurées ainsi que des caractéristiques et de la quantité des marchandises transportées

et, éventuellement, des sujétions particulières du transport.

### Art. 37.

Dans le cadre de la politique des transports de marchandises définie par la présente loi, le transport routier pour compte d'autrui et la location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises peuvent être soumis à autorisations en fonction des nécessités économiques et selon les catégories de transport. Ces autorisations sont délivrées à l'entreprise ou à un groupement d'entreprises doté de la personnalité morale en prenant en compte notamment leur capacité de transport.

Le domaine, les modalités et les délais d'application de ce système d'autorisations sont déterminés par décret en Conseil d'Etat après avis des organisations professionnelles concernées et du conseil national des transports.

Les autorisations délivrées en application des deux alinéas précédents ne peuvent être utilisées que par l'entreprise ou le groupement d'entreprises qui en bénéficient ; elles ne peuvent être ni cédées ni louées indépendamment de la totalité du fonds de commerce auquel elles sont attachées.

Les licences de transport ou de location, à durée limitée ou non, détenues par les entreprises de transport ou de location à la date de la mise en œuvre du présent article, vaudront autorisations pour l'application de la présente loi dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat.

**Art. 38.**

Les inscriptions et autorisations prévues aux chapitres III et IV du titre II de la présente loi pourront faire l'objet d'une radiation ou d'un retrait, à titre temporaire ou définitif, en cas de manquements graves et répétés à la réglementation des transports.

Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

**Art. 39.**

..... Conforme .....

**CHAPITRE V**

**Du transport fluvial.**

**Art. 40.**

..... Conforme .....

**Art. 41.**

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.

#### Art. 42.

L'office national de la navigation est un établissement public à caractère industriel et commercial. Son conseil d'administration comprend des représentants :

- de l'Etat ;
- des armateurs fluviaux ;
- des artisans bateliers ;
- des salariés de la batellerie.

L'office national de la navigation contribue à la promotion du transport fluvial et assume, à ce titre, une mission générale d'information. Il est consulté par le ministre chargé des transports et il peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation de l'affrètement, à la tarification et à la régulation de la cale. Il peut être chargé de gérer les bourses de fret et de participer à la mise en œuvre des dispositions applicables au transport fluvial.

## CHAPITRE VI

### Du transport aérien.

#### Art. 43.

I. et II. — *Conformes* .. .. .

III. — Au titre III du livre III du code de l'aviation civile, les articles L. 330-1 et L. 330-3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 330-1.* — Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou de la poste à titre professionnel ou contre rémunération.

« Les personnes physiques françaises et les personnes morales ayant leur siège social en France ne peuvent exercer une activité de transport aérien public, soit sur le territoire national, soit à l'étranger, au moyen d'aéronefs immatriculés en France, que si elles y ont été autorisées par l'autorité administrative.

« L'autorisation précise la durée pour laquelle elle est accordée, l'objet du transport, les liaisons ou les zones géographiques que l'entreprise peut desservir et le matériel qu'elle peut exploiter.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de délivrance, de modification ou de retrait de l'autorisation.

« Toutefois, ne relèvent pas du transport aérien public, les transports de passagers effectués sans escale lorsque les points d'origine et de destination sont confondus et lorsque la capacité d'emport de l'aéronef ne dépasse pas une limite fixée par décret en Conseil d'Etat.

« *Art. L. 330-3.* — La consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement des services réguliers de transport de personnes entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national font l'objet d'une convention entre l'entreprise exploitante et l'Etat ou une collectivité territoriale, une chambre de commerce et d'industrie ou un établissement public intéressés.

« L'autorisation nécessaire pour effectuer ces services, prévue à l'article L. 330-1, est délivrée sous réserve de la conclusion de cette convention et après consultation des autorités régionales.

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

#### IV. — *Conforme.*

V. — (*nouveau*). — Sont abrogés le premier alinéa de l'article L. 330-4 du code de l'aviation civile et, dans le deuxième alinéa du même article, les mots : « et, le cas échéant, agréée ».

**Art. 44.**

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 43 ci-dessus, les autorisations ou agréments délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur de cet article valent autorisation jusqu'à leur date d'expiration.

**TITRE III**

**DISPOSITIONS DIVERSES**

**Art. 45.**

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 des chapitres III et IV du titre premier 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.

Art. 45 *bis* (nouveau).

Les sanctions, notamment les mesures de radiation prévues par la présente loi, ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission départementale des sanctions administratives présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire. La procédure devant cette commission revêt un caractère contradictoire.

Art. 46, 47 et 47 *bis*.

..... Conformes .....

Art. 47 *ter* (nouveau).

Par dérogation à l'article 45 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 I du titre I de la présente loi, lorsqu'ils concernent le transport maritime, sont pris après consultation du conseil supérieur de la marine marchande.

#### Art. 48.

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

— le titre premier 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 premier 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 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.

*Délibéré, en séance publique, à Paris, le 14 décembre 1982.*

Le Président,

*Signé* : ALAIN POHER.