

PROJET DE LOI

adopté

le 2 novembre 2009

N° 15  
**S É N A T**

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

---

---

## PROJET DE LOI

*relatif à l'organisation et à la régulation  
des transports ferroviaires  
et portant diverses dispositions relatives aux transports.*

*Le Sénat a adopté, dans les conditions prévues à  
l'article 45, alinéa 2 et 3, de la Constitution, le projet  
de loi dont la teneur suit :*

---

**Voir les numéros :**

**Sénat** : 1<sup>ère</sup> lecture : **501** (2007-2008), **184** et T.A. **60** (2008-2009).  
**626** (2008-2009). C.M.P. : **68** (2009-2010).

**Assemblée nationale** (13<sup>ème</sup> législ.) : 1<sup>ère</sup> lecture : **1507**, **1788**, **1806**  
et T.A. **334**.  
C.M.P. : **1996**.

TITRE I<sup>ER</sup>

**DE L'ORGANISATION  
DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET GUIDÉS**

**Article 1<sup>er</sup>**

I. – La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :

1° Le huitième alinéa de l'article 5 est complété par trois phrases ainsi rédigées :

« Pour l'exercice de ces missions, l'État et les autres personnes publiques précédemment mentionnées ont accès aux informations relatives au trafic ferroviaire et aux données économiques nécessaires à la conduite d'études et de recherches de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports. Lorsque la divulgation de ces informations est susceptible de porter atteinte au secret des affaires, leur détenteur peut demander que leur diffusion à ces personnes publiques soit assurée par le ministre chargé des transports. Dans ce cas, celui-ci désigne les services habilités à procéder à cette diffusion, en précise les conditions et modalités garantissant le respect de ce secret et arrête la nature des informations pouvant être rendues publiques. » ;

2° L'article 13-1 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Le présent alinéa ne concerne pas la construction ou la modification substantielle des véhicules de transport public guidé ou ferroviaire. » ;

b) Au début de la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « Leur mise en exploitation commerciale » sont remplacés par les mots : « La mise en exploitation commerciale de ces systèmes » ;

c) Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un véhicule de transport ferroviaire ou guidé délivrée par l'autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne ou celle d'un État appliquant, en vertu d'accords auxquels la France ou l'Union européenne sont parties, des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles de l'Union européenne, emporte autorisation de son exploitation commerciale dès lors qu'elle a été délivrée en application de règles communautaires ou de règles reconnues par l'autorité compétente comme étant de nature à garantir la sécurité. » ;

d) Le quatrième alinéa est complété par les mots : « , ainsi que les modalités de reconnaissance des règles mentionnées au troisième alinéa. » ;

3° À la première phrase du premier alinéa des articles 13-1 et 13-2, les mots : « un expert ou » sont supprimés ;

4° À la seconde phrase du premier alinéa de l'article 13-1, le mot : « ouvrages » est remplacé par le mot : « systèmes » et à la fin de la deuxième phrase du deuxième alinéa du même article, les mots : « de l'ouvrage » sont remplacés par les mots : « du système » ;

5° À la seconde phrase du premier alinéa de l'article 13-2, le mot : « ouvrages » est remplacé par le mot : « systèmes » ;

6° La section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II est ainsi modifiée :

a) L'intitulé est ainsi rédigé : « De l'organisation du transport ferroviaire et du service public ferroviaire » ;

b) Avant l'article 18, sont insérés trois articles 17-1, 17-2 et 17-3 ainsi rédigés :

« *Art. 17-1. – I. – Au sens du présent article, le réseau ferroviaire est composé du réseau ferré national et des lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées,*

y compris les lignes d'accès aux ports et aux terminaux desservant ou pouvant desservir plus d'un utilisateur final.

« Au sens du présent article, on entend par “capacités de l'infrastructure” la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période et on entend par “sillon” la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné.

« II. – La gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires. Aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

« À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, la gestion des gares, lorsqu'elle est effectuée par la Société nationale des chemins de fer français, fait l'objet d'une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transport. Aucune aide publique versée à l'une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

« III. – En ce qui concerne les entreprises ferroviaires, des comptes de profits et pertes et, soit des bilans, soit des bilans financiers annuels décrivant l'actif et le passif, sont tenus et publiés pour les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret. Lorsqu'un groupe d'entreprises publiant une comptabilité consolidée ou une entreprise exploite plusieurs services de transport ferroviaire de fret, la gestion de ces services fait l'objet d'une comptabilité séparée, le cas échéant consolidée au niveau du groupe.

« Les concours publics reçus par les entreprises ferroviaires au titre des missions de service public de voyageurs qui leur sont confiées ne peuvent être affectés à d'autres activités et doivent figurer dans les comptes correspondants.

« IV. – Les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont, dans des conditions équitables et sans discrimination, un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire, y compris pour l'accès par le réseau aux infrastructures de services, ainsi que, lorsqu'il n'existe pas

d'autre possibilité d'accès dans des conditions économiques raisonnables, aux services que ces infrastructures permettent de leur fournir.

« L'utilisation par une entreprise ferroviaire des gares et de toutes autres infrastructures de service donne lieu à la passation d'un contrat.

« Un décret en Conseil d'État précise pour les gares et toutes autres infrastructures de services la nature des prestations minimales ou complémentaires dont toute entreprise ferroviaire autorisée à réaliser des services de transport peut demander la fourniture et, en tant que de besoin, les principes de tarification applicables à ces prestations.

« L'utilisation de l'infrastructure donne lieu à la passation d'un contrat entre le bénéficiaire d'un sillon et le gestionnaire d'infrastructure et à la perception d'une redevance par ce dernier. Les capacités de l'infrastructure disponible ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service. Tout transfert de capacités d'infrastructure à titre onéreux ou gratuit est interdit et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

« Toutefois, d'autres personnes que les entreprises ferroviaires peuvent être autorisées à demander l'attribution de sillons en vue de les mettre à la disposition d'une entreprise ferroviaire. Une telle mise à disposition des sillons qui leur sont attribués à une entreprise ferroviaire ne constitue pas un transfert prohibé au sens du précédent alinéa.

« Les redevances pour les prestations complémentaires ou connexes offertes par un seul fournisseur sont liées au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réelle.

« V. – Le gestionnaire d'infrastructure publie chaque année un document de référence du réseau qui décrit les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires, les tarifs des prestations offertes, les règles de répartition des capacités, ainsi que les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau.

« Le gestionnaire d'infrastructure d'un réseau sur lequel une seule entreprise circule et n'effectue que des services de marchandises est dispensé d'établir le document de référence du réseau tant qu'il n'existe pas d'autre demandeur de capacité dudit réseau que cette entreprise.

« VI. – Tout demandeur de sillons peut conclure avec le gestionnaire d'infrastructure un accord-cadre précisant les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qui lui sont offertes pour une durée déterminée tenant compte, le cas échéant, de l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

« VII. – Les entreprises ferroviaires qui exploitent des services avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010 peuvent conclure avec le gestionnaire d'infrastructure des accords-cadres pour une durée de cinq ans, renouvelables une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées à condition que ces entreprises justifient d'investissements spéciaux ou de contrats commerciaux avant cette date.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article.

« *Art. 17-2.* – À compter du 13 décembre 2009, les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport international de voyageurs peuvent, à cette occasion, assurer des dessertes intérieures à condition que l'objet principal du service exploité par l'entreprise ferroviaire soit le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres de l'Union européenne différents.

« L'autorité administrative compétente peut limiter ces dessertes intérieures, sous réserve que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que la condition précitée n'était pas remplie.

« Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut également limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures, sous réserve que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé,

estimé que ces dessertes compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.

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

« *Art. 17-3.* – La consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national sont fixées par un décret pris en application des principes énoncés par l'article 14 de la présente loi.

« La gestion du réseau ferré national est confiée à Réseau ferré de France qui en assure la responsabilité dans les conditions prévues par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France" en vue du renouveau du transport ferroviaire.

« Réseau ferré de France et les titulaires des contrats de partenariat ou de délégations de service public mentionnés aux articles 1<sup>er</sup>-1 et 1<sup>er</sup>-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée ont la qualité de gestionnaire d'infrastructure. » ;

c) Le troisième alinéa de l'article 18 est complété par les mots : « , sous réserve des dispositions du premier alinéa de l'article 17-2 » ;

c bis) Après le quatrième alinéa de l'article 18, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et de percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires toute redevance ; »

c ter) Le dernier alinéa du II de l'article 24 est supprimé ;

d) L'article 24 est complété par un III et un IV ainsi rédigés :

« III. – Au sein de la Société nationale des chemins de fer français, un service spécialisé exerce, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France, les missions de gestion du

trafic et des circulations sur le réseau ferré national mentionnées à l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée, dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions essentielles ainsi exercées garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination.

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne reçoit aucune instruction qui soit de nature à remettre en cause ou à fausser cette indépendance et veille au caractère non discriminatoire des décisions prises pour l'exécution de ses missions. Il est nommé, pour cinq ans, par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé des transports et après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Il ne peut être mis fin de manière anticipée à ses fonctions, le cas échéant à la demande du président de la Société nationale des chemins de fer français, que dans l'intérêt du service, par décret du Premier ministre et après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne peut être membre du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français. Les personnels employés par le service ne peuvent recevoir d'instruction que du directeur ou d'un agent placé sous son autorité.

« Les dispositions de l'article 226-13 du code pénal s'appliquent à la divulgation, à toute personne étrangère au service gestionnaire des trafics et des circulations, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la communication serait de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par décret en Conseil d'État. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions par Réseau ferré de France et par les services gestionnaires des trafics et des circulations sur d'autres réseaux ferroviaires français ou étrangers. Elles ne s'appliquent pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents

chargés de la tutelle de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France.

« Le service gestionnaire des trafics et des circulations dispose d'un budget propre, dont le financement est assuré par Réseau ferré de France dans le cadre d'une convention passée avec la Société nationale des chemins de fer français, cosignée par le directeur du service gestionnaire. Cette convention fixe, conformément à l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée, les conditions d'exécution et de rémunération des missions exercées par le service, notamment pour ce qui concerne les études techniques d'exécution nécessaires à l'instruction des demandes de sillons et la gestion opérationnelle des circulations.

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations est seul responsable de la gestion administrative et budgétaire du service. Il dispose, à ce titre, du pouvoir d'engager les dépenses liées à son fonctionnement et à l'accomplissement de ses missions.

« Aucune décision intéressant, directement ou indirectement, la carrière d'un agent affecté au service gestionnaire des trafics et des circulations ne peut être prise sans l'avis du directeur du service, préalablement consulté. Cet avis est communiqué, à sa demande, à l'agent intéressé.

« Un décret précise, en tant que de besoin, les exigences matérielles d'indépendance auxquelles doit satisfaire le service gestionnaire, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information.

« Un décret en Conseil d'État précise, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent III, en particulier les règles de fonctionnement du service gestionnaire des trafics et des circulations.

« IV. – Il est institué une commission qui est obligatoirement consultée lorsqu'un agent du service gestionnaire des trafics et des circulations ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, des informations dont la divulgation est visée au III,

souhaite exercer des activités dans le secteur ferroviaire en dehors de ce service.

« Cette commission rend un avis. Le cas échéant, elle peut fixer un délai avant l'expiration duquel l'agent ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Pendant ce délai, l'agent est reclassé dans un poste de même niveau qui ne comporte pas d'incompatibilités au regard de ses fonctions précédentes ni de ses fonctions futures.

« Cette commission est présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire et comprend, en outre, un membre de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, le président de Réseau ferré de France ou son représentant, le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ou son représentant et un représentant des agents du service gestionnaire des trafics et des circulations. Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent IV. » ;

7° L'article 30-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Il peut comprendre des syndicats mixtes définis à l'article L. 5711-1 ou à l'article L. 5721-2 du même code et compétents en matière d'organisation des transports. »

II. – *(Non modifié)*

### **Article 1<sup>er</sup> bis**

I. – Nul ne peut assurer la conduite d'un train sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lors des périodes au cours desquelles il est offert une capacité d'infrastructure, s'il n'est titulaire d'une licence dont la délivrance est subordonnée à des conditions de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques.

Un recours devant une commission ferroviaire d'aptitudes peut être formé à l'encontre d'une décision du médecin ou du psychologue.

Le premier alinéa entre en vigueur au 1<sup>er</sup> juin 2011 et au 1<sup>er</sup> juin 2013 pour les conducteurs n'effectuant que des services intérieurs. Ces dates sont fixées au 1<sup>er</sup> juin 2018 pour les personnes régulièrement habilitées à la conduite de trains avant le 1<sup>er</sup> juin 2011.

La licence délivrée dans un État membre de la Communauté européenne ou dans un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci est valable sur le territoire national.

L'obligation d'être titulaire d'une licence ne s'applique pas aux personnes réalisant, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructure, des circulations limitées et à vitesse réduite sur le réseau ferroviaire au départ ou à destination d'une voie non ouverte à la circulation publique qui lui est reliée.

II. – *(Non modifié)*

III. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment les conditions d'organisation et de fonctionnement de la commission ferroviaire d'aptitudes.

### **Article 1<sup>er</sup> ter**

I. – *(Non modifié)*

II. – Les services publics de transport ferroviaire de voyageurs urbains, départementaux ou régionaux réalisés sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du 1 de l'article 20 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2007, précité.

Les autres services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du 1 de l'article 20 du même règlement pour une période de cinq ans. Celle-ci peut être renouvelée, par décret,

deux fois par période maximale de cinq ans. À l'issue de cette période, l'ensemble des dispositions du même règlement est applicable à ces services.

Le présent article ne fait pas obstacle à ce que l'autorité compétente pour l'organisation d'un service public ferroviaire de transport de voyageurs décide de l'application de tout ou partie des dispositions non obligatoires du même règlement.

## **Article 2**

La loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France" en vue du renouveau du transport ferroviaire est ainsi modifiée :

1° Le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cependant, pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, Réseau ferré de France peut confier par convention ces missions à toute personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion. » ;

2° L'article 1<sup>er</sup>-1 est ainsi modifié :

*aa)* À la première phrase, les mots : « d'infrastructures d'intérêt national ou international destinées à être incorporées au » sont remplacés par les mots : « contribuant au développement, à l'aménagement et à la mise en valeur de l'infrastructure du » ;

*a)* Après le mot : « infrastructure », la fin de la deuxième phrase est supprimée ;

*b)* Après la deuxième phrase, il est inséré une phrase ainsi rédigée :

« Lorsque la gestion du trafic et des circulations est incluse dans le périmètre du contrat ou de la convention, cette mission est assurée par la Société nationale des chemins de fer français, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet, dans

le respect des objectifs et principes de gestion du réseau ferré national définis par Réseau ferré de France. » ;

3° Le premier alinéa de l'article 2 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Pour l'application à Réseau ferré de France de l'article 5 de cette loi, la personnalité mentionnée au dernier alinéa du même article est choisie parmi les représentants des usagers du service de transport public. » ;

3° *bis* Après l'article 2, sont insérés deux articles 2-1 et 2-2 ainsi rédigés :

« *Art. 2-1.* – Les autorités organisatrices de services de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de transport combiné, les grands ports maritimes, les chargeurs, les usagers, les milieux professionnels de l'industrie ferroviaire et les associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont représentés dans un conseil de développement durable du réseau ferré national.

« Ce conseil est consulté, dans un objectif de promotion du développement durable et d'efficacité économique et sociale, sur les grandes orientations de gestion et de développement de l'infrastructure du réseau ferré national. Il peut émettre toute proposition en la matière, en tenant compte des obligations liées à la protection de l'environnement.

« Un décret en Conseil d'État, Réseau ferré de France entendu, précise la composition de ce conseil, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement.

« *Art. 2-2.* – Les actes administratifs de Réseau ferré de France sont publiés au bulletin officiel de l'établissement public, diffusé sur son site internet sous forme électronique dans des conditions propres à en garantir la fiabilité. Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les catégories d'actes et de délibérations qui sont publiés au bulletin officiel de Réseau ferré de France. » ;

4° L'article 13 est ainsi modifié :

a) Au sixième alinéa, après les mots : « concurrence intermodale ; », sont insérés les mots : « il tient compte, lorsque le marché s'y prête, de la valeur économique, pour l'attributaire du sillon, de l'utilisation du réseau ferré national, et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires ; »

b) Le même alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les principes d'évolution de ces redevances sont fixés de façon pluriannuelle. »

### **Article 2 bis A**

L'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est ainsi modifiée :

1° Le II de l'article 1<sup>er</sup> est ainsi modifié :

a) Les deux premières phrases du premier alinéa sont remplacées par trois phrases ainsi rédigées :

« Ce syndicat organise les services de transports publics réguliers de personnes. À ce titre, il a notamment pour mission de fixer les relations à desservir, de désigner les exploitants, de définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et, sous réserve des compétences reconnues à Réseau ferré de France et à la Régie autonome des transports parisiens en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure, de veiller à la cohérence des programmes d'investissement. Il arrête la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant dans des conditions définies par décret en Conseil d'État. » ;

b) Le quatrième alinéa est supprimé ;

c) Après le troisième alinéa, sont insérés sept alinéas ainsi rédigés :

« L'exécution des services mentionnés aux trois alinéas précédents est assurée dans les conditions définies au II de l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Ces services sont inscrits au plan régional de transport, établi et tenu à jour par le syndicat après avis des collectivités et groupements mentionnés au onzième alinéa du présent II dans des conditions définies par décret.

« L'exécution des services visés au précédent alinéa qui ont été créés avant le 3 décembre 2009 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicables à cette date et se termine :

« – le 31 décembre 2024 pour les services réguliers de transport routier, sauf stipulation conventionnelle antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° du relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur et prévoyant expressément une date antérieure ;

« – le 31 décembre 2029 pour les services réguliers de transport par tramway ;

« – le 31 décembre 2039 pour les autres services réguliers de transport guidé ;

« – à la date d'échéance ou de résiliation des conventions en cours pour les services de transport scolaire, les services de transport à la demande, les services de transport des personnes à mobilité réduite et les services réguliers de transport public fluvial de personnes et, en tout état de cause, avant le 31 décembre 2024.

« L'application des dispositions du présent II relatives aux conditions de poursuite et de terminaison des conventions en cours ne donne lieu à versement d'aucune indemnité. » ;

d) Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Le syndicat peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France. Le Syndicat des transports d'Île-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France, la maîtrise d'ouvrage des opérations, non décidées au 1<sup>er</sup> janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Île-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la Régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble. » ;

2° L'article 2 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par les mots : « , dans les conditions prévues au II de l'article 1<sup>er</sup> de la présente ordonnance » ;

b) Après le deuxième alinéa, sont insérés huit alinéas ainsi rédigés :

« Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'inter-opérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, la Régie autonome des transports parisiens est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport

public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'inter-opérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'inter-opérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle est également gestionnaire, dans les mêmes conditions, des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur inter-opérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions transparentes et non discriminatoires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, la Régie est rémunérée par le Syndicat des transports d'Île-de-France dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui, pour chacune de ces missions, établit de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts, prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures et assure une rémunération appropriée des capitaux engagés. Tout en respectant les exigences de sécurité et d'inter-opérabilité du système ferroviaire, la Régie est encouragée, par des mesures d'incitation, à réduire les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa.

« Jusqu'à leur remise au Syndicat des transports d'Île-de-France, la Régie exerce son contrôle sur l'ensemble des biens réalisés ou acquis par elle ou qui lui ont été remis et qui sont nécessaires pour assurer l'exploitation des services mentionnés au II de l'article 1<sup>er</sup> dont elle est chargée au 1<sup>er</sup> janvier 2010. Ces biens, qui comprennent notamment les matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant, appartiennent au syndicat dès leur achèvement ou leur acquisition. Le syndicat

entre immédiatement en leur possession à l'expiration des contrats d'exploitation des services concernés et se trouve, à cette date, subrogé dans tous les droits et obligations de la Régie afférents à ces contrats. Un décret en Conseil d'État définit les conditions, notamment financières, dans lesquelles la Régie remet ces biens au syndicat à l'expiration des contrats de sorte qu'il n'en résulte pour elle aucune perte de valeur. Il définit également les modalités de rémunération de la Régie autonome des transports parisiens au titre des investissements réalisés par elle de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération appropriée des capitaux.

« Les biens affectés à l'exploitation des services mentionnés au II de l'article 1<sup>er</sup>, autres que ceux visés à l'alinéa précédent et qui ne sont pas constitutifs de l'infrastructure au sens de l'alinéa suivant, peuvent être repris par le Syndicat des transports d'Île-de-France à l'expiration des contrats d'exploitation s'il estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation des services en cause. Les immeubles et autres biens appartenant au Syndicat des transports d'Île-de-France ou à l'État visés au présent alinéa sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie autonome des transports parisiens. Ils appartiennent à la Régie tant que le syndicat n'a pas usé de son droit de reprise. Un décret en Conseil d'État détermine le délai pendant lequel le syndicat peut exercer son droit de reprise.

« L'ensemble des biens constitutifs de l'infrastructure gérés par la Régie autonome des transports parisiens et appartenant au Syndicat des transports d'Île-de-France ou à l'État sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie. Les biens constitutifs de l'infrastructure comprennent notamment les voies, y compris les appareillages fixes associés, les voies de garage et de raccordement, les ouvrages d'art, les stations et les gares, leurs accès et ouvrages de correspondance, les sous-stations et ateliers souterrains, les quais, les installations de signalisation, de sécurité, de traction électrique et de télécommunications liées aux infrastructures et, de façon générale, tous les compléments, accessoires et dépendances desdites lignes et installations, les ateliers de fabrication, de maintenance et de stockage des équipements liés à

l'infrastructure, les autres bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures.

« Les immeubles et autres biens appartenant au Syndicat des transports d'Île-de-France ou à l'État, qui ne sont pas affectés à l'exploitation des services mentionnés au II de l'article 1<sup>er</sup>, au sens des quatrième, cinquième et sixième alinéas du présent article, mais sont affectés par la Régie à des activités administratives, sociales ou de formation sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie.

« La Régie autonome des transports parisiens est substituée à l'État et au Syndicat des transports d'Île-de-France pour les droits et obligations liés aux biens qui lui sont apportés en vertu des cinquième, sixième et septième alinéas, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date. Un décret en Conseil d'État précise, en tant que de besoin, les droits et obligations résultant des actes ou conventions passés par l'État ou le syndicat qui sont transférés à la Régie.

« Les actes de transfert de biens entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et la Régie autonome des transports parisiens mentionnés aux quatrième et sixième alinéas du présent article sont réalisés à titre gratuit. Les actes de transfert à la Régie autonome des transports parisiens des biens mentionnés aux cinquième et septième alinéas donnent lieu au versement d'une indemnité au Syndicat des transports d'Île-de-France. Les actes de reprise par le Syndicat des transports d'Île-de-France des biens mentionnés au cinquième alinéa donnent lieu au versement d'une indemnité à la Régie autonome des transports parisiens. Les actes mentionnés au présent alinéa ne donnent lieu à aucun versement de salaire ou honoraire, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

« Les modalités de transfert et de reprise, de détermination et, le cas échéant, d'estimation de la valeur des biens visés aux alinéas précédents sont précisées par un décret en Conseil d'État qui fixe les conditions dans lesquelles la répartition de ces biens est soumise à l'approbation des ministres chargés des transports, de l'économie et du domaine. »

### **Article 2 bis**

Afin notamment de favoriser la création d'opérateurs ferroviaires de proximité spécialisés dans le fret, le Gouvernement remet sous six mois à compter de la promulgation de la présente loi un rapport au Parlement relatif aux modalités et à l'impact d'un transfert à Réseau ferré de France des gares de fret, y compris les voies de débord, les entrepôts et les cours de marchandises, dans le but de rendre ce transfert effectif avant le 31 décembre 2010.

## TITRE II

### **DISPOSITIONS PARTICULIÈRES**

#### **Article 3 A**

Avant la fin de l'année 2009, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant les solutions proposées pour le remboursement de la dette de Réseau ferré de France.

#### **Article 3**

I. – Le dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public s'applique à compter de la publication d'un décret fixant les conditions d'application du même alinéa et, notamment, la liste des entreprises et établissements publics concernés ainsi que les critères de désignation des représentants des consommateurs ou des usagers.

II et III. – *(Non modifiés)*

#### **Article 3 bis A**

Pour l'application de l'article 76 du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche, signé à Londres le 24 janvier 2007, les décisions de la Commission intergouvernementale instituée par le

traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé le 12 février 1986, sont susceptibles de recours devant le juge administratif, à l'exception des décisions prises au titre de son intervention comme organisme de contrôle prévu par l'article 30 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire, qui relèvent de la compétence de la cour d'appel de Paris.

### **Article 3 bis**

L'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° De faire usage du signal d'alarme ou d'arrêt mis à la disposition des voyageurs de manière illégitime et dans l'intention de troubler ou d'entraver la mise en marche ou la circulation des trains. »

## **TITRE III**

### **DE LA RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES**

#### **Article 4**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale, qui concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.

Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence.

Elle assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs du secteur des transports ferroviaires, formuler et publier toute recommandation.

Elle veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques. À ce titre, l'autorité veille à la bonne application du III de l'article 24 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

L'autorité est compétente pour le réseau ferroviaire défini au I de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé le 12 février 1986.

À la demande du ministre chargé des transports, l'autorité est associée à la préparation de la position française dans les négociations ou les actions de coopération internationales dans les domaines du transport ferroviaire et participe à la représentation française dans les organisations internationales et communautaires compétentes en ce domaine.

## **Article 5**

I. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est composée de sept membres nommés en raison de leur compétence en matière ferroviaire, économique ou juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence. Leur mandat est de six ans non renouvelable.

Le président de l'autorité et les six autres membres sont nommés par décret. Trois des membres autres que le président sont désignés respectivement par le Président de l'Assemblée nationale, le Président du Sénat et le président du Conseil économique, social et environnemental.

À l'exception du président, les membres du collège sont renouvelés par tiers tous les deux ans.

En cas de vacance de la présidence de l'autorité pour quelque cause que ce soit ou en cas d'empêchement constaté par le collège, les fonctions du président sont provisoirement exercées par le doyen d'âge du collège.

En cas de vacance d'un siège de membre du collège, il est procédé à son remplacement pour la durée du mandat restant à courir. Un mandat exercé pendant moins de deux ans n'est pas pris en compte pour l'application de la règle de non-renouvellement.

Le collège ne peut délibérer que si quatre au moins de ses membres sont présents. Les avis, décisions et recommandations sont pris à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Le président a qualité pour agir en justice au nom de l'autorité.

II. – *(Non modifié)*

## **Article 6**

Le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires exerce cette fonction à plein temps. Sa fonction est incompatible avec toute activité professionnelle, tout mandat électif communal, départemental, régional, national ou européen, avec tout emploi public et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Les fonctions des autres membres du collège sont incompatibles avec tout mandat électif départemental, régional,

national ou européen et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Les membres du collège ne prennent, à titre personnel, aucune position publique sur des sujets relevant de la compétence de l'autorité.

Sans préjudice de la possibilité, pour tout membre du collège, de se déporter dans toute affaire dans laquelle il l'estimerait nécessaire, aucun membre ne peut délibérer dans une affaire dans laquelle il a ou a eu un intérêt au cours des trois années précédant la délibération ; cette interdiction s'applique également lorsque, au cours de la même période, un membre a détenu un mandat ou exercé des fonctions de direction, de conseil ou de contrôle au sein d'une personne morale ayant eu intérêt à cette affaire.

Les membres du collège ne sont pas révocables, sous réserve des dispositions suivantes :

1° Tout membre qui ne respecte pas les règles d'incompatibilité prévues au présent article est déclaré, après consultation du collège, démissionnaire d'office par décret ;

2° Il peut être mis fin aux fonctions d'un membre en cas d'empêchement constaté par le collège, dans les conditions prévues par le règlement intérieur de l'autorité ;

3° Il peut également être mis fin aux fonctions d'un membre en cas de manquement grave à ses obligations, par décret pris sur proposition du collège.

Le président de l'autorité prend les mesures appropriées pour assurer le respect des obligations définies au présent article.

.....

## **Article 8**

I. – Lorsqu'une entreprise ferroviaire effectue des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs,

l'Autorité de régulation des activités ferroviaires s'assure, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents constitue l'objet principal du service afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures, conformément à l'article 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée.

Elle se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces dessertes intérieures, à la demande de l'autorité administrative compétente, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente de limiter ou, le cas échéant, d'interdire ces dessertes intérieures, conformément au même article 17-2.

II. – L'autorité est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'utilisation de l'infrastructure avec un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire. Les tarifs négociés sont transmis à l'autorité qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les deuxième et quatrième alinéas de l'article 4 de la présente loi. L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord.

III. – L'autorité autorise l'entrée en vigueur des accords-cadres prévus au VII de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée. À la demande des parties, elle émet un avis sur les accords-cadres prévus au VI du même article 17-1, notamment sur leur volet tarifaire.

IV, V et V bis. – *(Non modifiés)*

VI. – À la demande de l'autorité administrative compétente, l'autorité émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à laquelle l'exploitation est confiée sans mise en concurrence préalable. Elle veille au respect, à ce titre, des tarifs sociaux nationaux et de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour

l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décret en Conseil d'État.

VII. – (*Non modifié*)

VIII. – L'autorité émet un avis sur la nomination et la cessation anticipée des fonctions de directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations de la Société nationale des chemins de fer, conformément au III de l'article 24 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée.

## **Article 9**

I. – Toute personne s'estimant victime de la part de l'Établissement public de sécurité ferroviaire d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de toute autre pratique ayant pour effet de restreindre abusivement l'accès au réseau ferroviaire, y compris les gares, peut, dans les délais de recours contentieux, saisir pour avis l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. L'autorité ainsi saisie en informe sans délai l'Établissement public de sécurité ferroviaire qui lui fournit les informations utiles à l'instruction de la saisine. Elle dispose d'un délai maximum de deux mois, à compter de la réception de la saisine, pour formuler son avis, qu'elle peut publier. Le directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire prend, au vu de cet avis, toute mesure qu'il juge nécessaire. Il notifie sa décision à l'auteur de la saisine et à l'autorité.

La saisine de l'autorité suspend les délais de recours à l'encontre de la décision de l'Établissement public de sécurité ferroviaire. Ces délais recommencent à courir à compter de la notification au demandeur de l'avis de l'autorité. L'autorité ne peut intervenir au titre du présent I lorsqu'une procédure est engagée devant une juridiction.

II. – Toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire ou tout gestionnaire d'infrastructure peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dès

lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire et en particulier :

1° Au contenu du document de référence du réseau ;

2° À la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes ;

3° Aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter en application de la tarification ferroviaire ;

4° À l'exercice du droit d'accès au réseau ;

4°*bis* À la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire ;

5° À la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris les gares ;

6° À l'exécution des accords-cadres mentionnés aux VI et VII de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 précitée ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure ;

7° À la création de services intérieurs de transport de voyageurs effectués lors d'un service international de transport de voyageurs.

La décision de l'autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque c'est nécessaire pour le règlement du différend, l'autorité fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.

En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, l'autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous

astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

III. – (*Non modifié*)

**Article 10**

I. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, d'une organisation professionnelle, d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou de toute autre personne concernée, sanctionner les manquements qu'elle constate de la part des acteurs du secteur du transport ferroviaire, dans les conditions suivantes :

1° En cas de manquement d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire aux obligations lui incombant, au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation, et notamment en cas de méconnaissance par un gestionnaire d'infrastructure ou une entreprise ferroviaire d'une règle édictée par l'autorité en application de l'article 7 ou d'une décision prise par elle en application des III et IV de l'article 8, l'autorité met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai qu'elle détermine. Elle peut rendre publique cette mise en demeure.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, l'autorité peut prononcer à son encontre, en fonction de la gravité du manquement :

a) Une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferroviaire pour une durée n'excédant pas un an ;

b) Une sanction pécuniaire, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 3 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos réalisé en France, porté à 5 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. À défaut d'activité permettant

de déterminer ce plafond, le montant de la sanction ne peut excéder 150 000 €, porté à 375 000 € en cas de nouvelle violation de la même obligation. Si le manquement a déjà fait l'objet d'une sanction pécuniaire au titre des articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-5 du code de commerce, la sanction pécuniaire éventuellement prononcée par l'autorité est limitée de sorte que le montant global des sanctions pécuniaires ne dépasse pas le montant le plus élevé de l'une des sanctions encourues.

Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine. Les sommes correspondantes sont versées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;

2° Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une décision prise par l'autorité en application de l'article 9 après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet ;

3° En cas de manquement soit d'un gestionnaire d'infrastructure, soit d'une entreprise ferroviaire, soit d'une autre entreprise exerçant une activité dans le secteur du transport ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations prévues à l'article 15 ou à l'obligation de donner accès à leur comptabilité, ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales prévues au même article, l'autorité met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai qu'elle détermine.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, l'autorité peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au 1°.

II. – Les manquements sont constatés par les agents de l'autorité habilités par le président et font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que les sanctions maximales encourues, sont notifiés à la personne concernée.

L'instruction et la procédure devant l'autorité sont contradictoires. Les sanctions sont prononcées après que la personne concernée a reçu notification des griefs, a été mise à même de consulter le dossier établi par les services de l'autorité et a été invitée à présenter ses observations écrites et orales. Elle peut être assistée de la personne de son choix.

Sauf dans les cas où la communication ou la consultation de documents est nécessaire à la procédure ou à l'exercice de leurs droits par la ou les parties mises en cause, le président de l'autorité peut refuser la communication ou la consultation de pièces ou de certains éléments contenus dans ces pièces dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi. Les pièces considérées sont retirées du dossier ou certaines de leurs mentions occultées.

Dans les cas où la communication ou la consultation de documents dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi est nécessaire à la procédure ou à l'exercice des droits d'une ou plusieurs des parties, ces documents sont versés en annexe confidentielle au dossier et ne sont communiqués qu'à la ou aux parties mises en cause pour lesquelles ces pièces ou éléments sont nécessaires à l'exercice de leurs droits.

Est punie des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal la divulgation, par l'une des parties, des informations concernant une autre partie ou un tiers et dont elle n'a pu avoir connaissance qu'à la suite des communications ou consultations auxquelles il a été procédé.

Le collège siège à huis clos. Les parties peuvent être présentes, demander à être entendues et se faire représenter ou assister.

Le collège délibère sur les affaires dont il est saisi hors la présence des agents ayant constaté les manquements et de ceux ayant établi le dossier d'instruction.

Les décisions de sanction sont notifiées aux parties intéressées et publiées au *Journal officiel*. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil

d'État. Le recours contre des sanctions pécuniaires a un caractère suspensif.

L'autorité ne peut être saisie de faits remontant à plus de cinq ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction.

III et IV. – *(Non modifiés)*

.....

## **Article 12**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires dispose de services qui sont placés sous l'autorité de son président.

L'autorité peut employer des magistrats et des fonctionnaires. Elle peut recruter des agents contractuels.

Les ministres chargés des transports et du budget arrêtent la rémunération du président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et le montant des vacations versées aux autres membres du collège ainsi que leurs modalités d'évolution pour la durée de leur mandat.

Dans les conditions et limites fixées par le collège, le secrétaire général, nommé par le président, recrute les agents et peut conclure des contrats, conventions et marchés. Il a qualité pour agir en justice pour les affaires relevant du fonctionnement de l'autorité.

Il peut déléguer ses pouvoirs à tout agent de l'autorité dans des matières et des limites déterminées par le collège.

.....

## **Article 14**

I. – *(Non modifié)*

II. – Il est institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, un droit fixe dû par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferroviaire au sens de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition de l'autorité.

Ce droit comprend, selon le cas :

1° Une part du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à Réseau ferré de France dans la limite de cinq millièmes de ce montant ;

2° Une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur les autres lignes du réseau ferroviaire, dans la limite de dix centimes d'euro par kilomètre parcouru.

Ce droit est déclaré et acquitté par les personnes précitées, dans les mêmes conditions que celles prévues pour le droit de sécurité institué par l'article 3 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, auprès du comptable public de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Ce droit est constaté et recouvré dans les mêmes délais et sous les mêmes garanties et sanctions que ceux applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

.....

## **Article 16**

I. – En dehors des cas prévus au II de l'article 15, ou lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent procéder aux visites en tous lieux, ainsi qu'à la saisie de pièces et de documents, dans le cadre d'enquêtes demandées par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, que sur autorisation judiciaire donnée par ordonnance du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter. Le ministère d'avocat n'est alors pas obligatoire. Lorsque ces locaux sont situés dans le ressort de

plusieurs juridictions et qu'une action simultanée doit être menée dans chacun d'eux, la requête peut être portée auprès de l'une de ces juridictions.

Le juge vérifie que la demande d'autorisation qui lui est soumise est fondée ; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la visite.

La visite et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Lorsqu'elles ont lieu en dehors du ressort de son tribunal de grande instance, il délivre une commission rogatoire, pour exercer ce contrôle, au juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel s'effectue la visite.

Le juge peut, s'il l'estime utile, se rendre dans les locaux pendant l'intervention.

Il peut, à tout moment, décider la suspension ou l'arrêt de la visite.

L'ordonnance mentionnée au premier alinéa est exécutoire au seul vu de la minute.

L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou à son représentant qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou émargement au procès-verbal prévu au III du présent article. En l'absence de l'occupant des lieux ou de son représentant, l'ordonnance est notifiée, après la visite, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La notification est réputée faite à la date de réception figurant sur l'avis.

À défaut de réception, il est procédé à la signification de l'ordonnance par acte d'huissier de justice. Le délai et la voie de recours sont mentionnés dans l'ordonnance.

L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.

Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, cet appel doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé ou par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter soit de la remise, soit de la réception, soit de la signification de l'ordonnance. L'appel n'est pas suspensif.

Le greffe du tribunal de grande instance transmet sans délai le dossier de l'affaire au greffe de la cour d'appel où les parties peuvent le consulter.

L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation, selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

II et III. – *(Non modifiés)*

### **Article 16 bis**

Sont qualifiés pour procéder, dans l'exercice de leurs fonctions, à la recherche et à la constatation des manquements aux obligations résultant du présent titre et des textes pris pour son application les agents de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires mentionnés à l'article 15 de la présente loi, habilités par le président de l'autorité et assermentés dans des conditions similaires à celles applicables aux agents de la Commission de régulation de l'énergie telles qu'elles résultent de l'article 43 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité.

Lorsque le président de l'autorité désigne des personnes pour réaliser un rapport d'expertise ou des experts extérieurs pour assister dans leurs enquêtes les agents habilités de l'autorité, il veille, si les intéressés ne sont pas inscrits sur une liste d'experts judiciaires, à ce qu'ils soient assermentés dans les mêmes conditions.

Le procureur de la République est préalablement informé des opérations d'enquête envisagées en application de l'article 16 de la présente loi.

## **Article 17**

I. – Le fait de s’opposer de quelque façon que ce soit à l’exercice des fonctions dont les agents de l’autorité sont chargés en application de l’article 16 de la présente loi, ou de refuser de leur communiquer les éléments mentionnés à ce même article, est puni de six mois d’emprisonnement et de 7 500 € d’amende.

Les personnes physiques coupables des infractions prévues au premier alinéa du présent I encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° La fermeture temporaire ou à titre définitif de l’un, de plusieurs ou de l’ensemble des établissements de l’entreprise appartenant à la personne condamnée ;

2° L’interdiction d’exercer l’activité professionnelle ou sociale dans l’exercice ou à l’occasion de l’exercice de laquelle l’infraction a été commise, suivant les modalités prévues par l’article 131-27 du code pénal ;

3° L’affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l’article 131-35 du même code.

II. – *(Non modifié)*

III. – *(Suppression maintenue)*

## **Article 18**

L’Autorité de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d’activité qui porte à la fois sur l’application des dispositions relatives à l’accès au réseau ferroviaire et à son utilisation, sur l’instruction des réclamations et sur l’observation de l’accès au réseau. Ce rapport rend compte des investigations menées par l’autorité et évalue les effets de ses décisions sur les conditions d’accès au réseau ferroviaire et sur les conditions de son utilisation. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public.

### **Article 22 bis**

Les articles 8, à l'exception du VIII, et 9, ainsi que l'article 22 entrent en vigueur le premier jour du cinquième mois suivant la promulgation de la présente loi.

## TITRE IV

### **DE CERTAINES CONCESSIONS ROUTIÈRES**

#### **Article 23**

I. – L'article L. 153-7 du code de la voirie routière est ainsi rédigé :

« *Art. L. 153-7.* – Les conditions d'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc font l'objet de la convention relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne, dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 2008-575 du 19 juin 2008. »

II. – La concession pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A 40, entre Châtillon-en-Michaille et Le Fayet, de l'autoroute A 411 entre la frontière suisse à Gaillard et Annemasse et de l'autoroute A 401 entre Saint-Julien-en-Genevois et le raccordement à la route suisse RN 1 a prendra fin le 31 décembre 2050. Les autres modifications apportées à la convention et au cahier des charges font l'objet d'un avenant. Cet avenant comporte une étude paysagère sur l'ensemble du réseau de l'autoroute A 40 menée par le concessionnaire.

III. – Pour assurer la continuité de l'exploitation du réseau routier national entre l'autoroute A 40 et le tunnel du Mont-Blanc, la route nationale RN 205, se situant entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel

du Mont-Blanc, est intégrée à l'assiette de la concession mentionnée au II. Les modalités techniques et financières de cette intégration font l'objet d'un avenant au contrat de concession qui prévoira une participation du concessionnaire aux travaux d'aménagement de cet itinéraire. Cet avenant comporte également l'obligation pour le concessionnaire de réaliser une étude d'intégration environnementale de l'ensemble de son réseau concédé.

IV. – (*Non modifié*)

## TITRE IV *BIS*

### DU TRANSPORT ROUTIER

#### Article 23 *bis*

I. – L'article 6-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi rédigé :

« I. – L'activité de cabotage routier de marchandises est subordonnée à la réalisation préalable d'un transport routier international. À cette condition, elle peut être pratiquée à titre temporaire par tout transporteur routier pour compte d'autrui établi dans un État partie à l'Espace économique européen et titulaire d'une licence communautaire, aux fins de rationalisation du transport international aux plans économique, énergétique et environnemental, sous réserve des dispositions transitoires prévues par les traités d'adhésion à l'Union européenne en matière de cabotage routier de marchandises.

« Lorsque le transport international est à destination du territoire français, le cabotage routier est autorisé, après déchargement des marchandises, dans la limite de trois opérations sur le territoire français. Ces trois opérations de cabotage doivent être achevées dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international. Le cabotage doit être réalisé avec le

même véhicule que celui qui a servi au transport international ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules, avec le même véhicule moteur.

« Lorsque le transport routier international n'a pas pour destination le territoire français, il ne peut être effectué qu'une seule opération de cabotage sur le territoire français, dans le délai maximum de trois jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire national. Cette opération de cabotage doit être achevée dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

« Tout véhicule effectuant en France une opération de cabotage routier de marchandises doit être accompagné des documents permettant de justifier du respect des dispositions qui précèdent. Ces documents attestent du transport international préalable auquel cette activité est subordonnée ainsi que de chaque opération de cabotage réalisée. » ;

2° Après le I, sont insérés un *I bis* et un *I ter* ainsi rédigés :

« *I bis*. – Dans le cas de services occasionnels, un véhicule utilisé par une entreprise de transport de personnes non résidente, pour effectuer sur le territoire français des prestations de cabotage prévues par le règlement (CE) n° 12/98 du Conseil, du 11 décembre 1997, fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre, ne peut rester sur ce territoire plus de trente jours consécutifs, ni plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois.

« *I ter*. – Le contrôle de l'activité de cabotage routier prévue aux I et *I bis* s'effectue notamment au regard des données d'activité enregistrées par l'appareil de contrôle prévu par le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. »

II. – (*Non modifié*)

III. – Le 12° de l'article 13 et l'article 13-1 de l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative au code du travail sont abrogés.

IV. – *(Non modifié)*

### **Article 23 ter A**

I. – La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifiée :

1° Le II de l'article 8 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice des dispositions impératives issues des conventions internationales et à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées ci-dessus, les clauses des contrats types s'appliquent de plein droit aux contrats de commission de transport ayant pour objet une liaison internationale et aux contrats de transport international. » ;

2° Le troisième alinéa de l'article 33 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les responsabilités du transporteur routier qui recourt à la sous-traitance sont celles prévues par le code de commerce pour les commissionnaires de transport. »

II. – Après l'article L. 133-7 du code de commerce, il est inséré un article L. 133-8 ainsi rédigé :

« *Art. L. 133-8.* – Seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. Toute clause contraire est réputée non écrite. »

### **Article 23 ter B**

La gestion et la délivrance des documents relatifs au contrôle du cabotage et des autorisations de transport routier pour la réalisation de liaisons internationales peuvent être confiées à un ou plusieurs organismes agréés. Un décret en Conseil d'État précise les attributions et les conditions d'agrément de ces organismes ; il détermine les règles de gestion et de délivrance des documents et des autorisations, et les modalités selon lesquelles les entreprises participent aux frais de gestion et de délivrance.

### **Article 23 ter**

I et II. – *(Non modifiés)*

III. – Après l'article 689-10 du même code, il est inséré un article 689-12 ainsi rédigé :

« *Art. 689-12.* – Pour l'application du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, peut être poursuivie et jugée dans les conditions prévues à l'article 689-1 toute personne coupable d'infractions à la réglementation du temps de conduite et de repos au sens du chapitre II du même règlement commises dans un État de l'Union européenne. »

### **Article 23 quater A**

I. – L'article L. 321-11 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Au troisième alinéa, les mots : « , qui ne peut excéder 3,05 € par véhicule, » sont supprimés ;

2° Après le troisième alinéa, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le montant du droit de passage est au plus égal au produit d'un montant forfaitaire de 20 € par un coefficient, compris entre 0,2 et 3, en fonction de la classe du véhicule déterminée d'après sa silhouette, appréciée en tenant compte, s'il y a lieu, de la présence d'une remorque tractée et de ses caractéristiques techniques.

« Lorsqu'est perçu le droit départemental mentionné au premier alinéa, l'usage de l'ouvrage d'art entre le continent et l'île peut en outre donner lieu à la perception d'une redevance pour services rendus par le maître de l'ouvrage en vue d'assurer le coût de son entretien et de son exploitation. Ces dispositions sont exclusives de l'application de l'article 56 de la loi n° 96-314 du 12 avril 1996 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier.

« Lorsqu'il y a versement d'une redevance pour services rendus, le montant du droit départemental de passage mentionné au premier alinéa du présent article est calculé de telle sorte que le montant total perçu, lors du passage d'un véhicule, ne puisse excéder trois fois le montant forfaitaire mentionné au quatrième alinéa.

« Le cas échéant, les frais de perception du droit départemental de passage et de la redevance pour services rendus s'imputent à due concurrence sur les produits de ceux-ci. » ;

3° Le début du quatrième alinéa est ainsi rédigé :

« La délibération du conseil général sur le droit de passage peut prévoir des tarifs différents ou la gratuité, sans préjudice de la modulation éventuelle de la redevance d'usage, selon les diverses catégories... *(le reste sans changement)*. » ;

4° Le cinquième alinéa est ainsi rédigé :

« Le produit du droit départemental de passage est inscrit au budget du département après déduction des coûts liés à sa perception ainsi que des coûts liés aux opérations de gestion et de protection des espaces naturels insulaires dont le département est le maître d'ouvrage ; les sommes correspondantes sont destinées

au financement de mesures de protection et de gestion des espaces naturels insulaires ainsi que du développement de transports en commun fonctionnant avec des véhicules propres, dans le cadre d'une convention conclue entre le préfet, le conseil général et les communes et les groupements de communes. La fraction du produit revenant aux communes et groupements concernés en application de cette convention leur est reversée par le département. Les collectivités peuvent rétrocéder tout ou partie de ces sommes aux gestionnaires des espaces naturels protégés mentionnés au huitième alinéa, dans le cadre d'une convention conclue à cet effet. »

II. – Le I s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

.....

### **Article 23 quinquies**

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifiée :

1° Au début du premier alinéa du I de l'article 6-2, au début de la deuxième phrase du II de l'article 7 et au début du huitième alinéa de l'article 29, sont insérés les mots : « Sans préjudice de l'article 29-1, » ;

2° Après l'article 29, il est inséré un article 29-1 ainsi rédigé :

« *Art. 29-1.* – L'État peut autoriser, pour une durée déterminée, les entreprises de transport public routier de personnes à assurer des dessertes intérieures régulières d'intérêt national, à l'occasion d'un service régulier de transport routier international de voyageurs, à condition que l'objet principal de ce service soit le transport de voyageurs entre des arrêts situés dans des États différents.

« L'État peut limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures si la condition précitée n'est pas remplie ou si leur existence compromet l'équilibre économique d'un contrat

de service public de transport de personnes. Il peut être saisi à cette fin par une collectivité intéressée.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article et notamment les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport concernées sont consultées. » ;

3° Au second alinéa de l'article 46, la référence : « et 28-1-2 » est remplacée par les références : « 28-1-2 et 29-1 ».

### **Article 23 *sexies***

I. – Une entreprise ne peut faire réaliser par une entreprise de transport routier de marchandises plus de trois prestations de cabotage par un même véhicule moteur sur une période de sept jours à compter du chargement de la première opération de cabotage.

Lorsque l'entreprise de transport justifie qu'un de ses véhicules a effectué un transport international au cours de cette période, l'entreprise co-contractante a la possibilité de faire réaliser par ce véhicule trois nouvelles opérations de cabotage dans les sept jours suivant le déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

Le fait pour l'entreprise ayant commandé les prestations de cabotage de ne pas respecter ces dispositions est passible d'une amende de 15 000 €.

II. – Le dernier alinéa du I de l'article 25 de la loi de finances pour l'exercice 1952 (n° 52-401 du 14 avril 1952) est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ils ont accès, entre huit heures et vingt heures, aux locaux des entreprises qui commandent des transports routiers de marchandises, à l'exclusion des locaux servant de domicile, et peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux contrats de transport. »

### **Article 23 septies**

I. – Après l'article L. 121-94 du code de la consommation, il est inséré une section 13 ainsi rédigée :

#### *« Section 13*

#### ***« Contrats de transports de déménagement***

*« Art. L. 121-95. – Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 133-3 du code de commerce, le délai de forclusion applicable aux contrats de transports de déménagement conclus entre un professionnel et un consommateur est fixé à dix jours calendaires à compter de la réception des objets transportés. Les protestations motivées émises par lettre recommandée dans ce délai produisent leurs effets même en l'absence de réserves formulées à la livraison. Les réserves émises par le destinataire à la livraison et non contestées par le transporteur dispensent de la protestation motivée prévue au présent alinéa.*

*« Lorsque la procédure à suivre pour émettre des réserves n'a pas été communiquée au consommateur dans les conditions fixées par arrêté ministériel, le délai prévu au premier alinéa est porté à trois mois.*

*« Art. L. 121-96. – L'action directe en paiement du transporteur prévue par l'article L. 132-8 du code de commerce ne peut être mise en œuvre à l'encontre du consommateur qui s'est déjà acquitté du paiement de la prestation de déménagement auprès d'une entreprise de déménagement. »*

II. – Le code de commerce est ainsi modifié :

1° La dernière phrase du premier alinéa de l'article L. 133-3 est supprimée ;

2° Après l'article L. 133-7, il est inséré un article L. 133-9 ainsi rédigé :

*« Art. L. 133-9. – Sans préjudice des articles L. 121-95 et L. 121-96 du code de la consommation, les dispositions des articles L. 133-1 à L. 133-8 relatives au voiturier s'appliquent*

aux entreprises de transport de déménagement dès lors que la prestation objet du contrat de déménagement comprend pour partie une prestation de transport. »

### **Article 23 octies**

L'article L. 225-5 du code de la route est complété par un 9° ainsi rédigé :

« 9° À l'organisme chargé de la délivrance et de la gestion des cartes de qualification de conducteur destinées à prouver la qualification initiale et la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. »

### **Article 23 nonies**

Le chapitre IV du titre III du livre II du code de la route est complété par un article L. 234-15 ainsi rédigé :

« *Art. L. 234-15.* – Les éthylotests anti-démarrage dont sont équipés, à titre préventif, les véhicules des entreprises de transport permettent le traitement automatisé de données relatives à leur fonctionnement, au taux d'alcoolémie des conducteurs et au démarrage des véhicules.

« Les données relatives au taux d'alcoolémie des conducteurs ne doivent être ni consultées, ni communiquées, ni utilisées. Les autres données ne peuvent être consultées que par des personnes nommément désignées par le chef d'entreprise. »

### **Article 23 decies**

Au chapitre III du titre III du livre IV du code de la route, il est inséré un article L. 433-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 433-1.* – L'accompagnement des transports exceptionnels est effectué par des conducteurs soumis à une obligation de formation professionnelle.

« Sont dispensés de cette obligation les fonctionnaires des services actifs de la police nationale et les militaires de la gendarmerie nationale, en activité ou ayant cessé leur activité.

« Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article et notamment les conditions dans lesquelles les agents mentionnés à l'alinéa précédent sont dispensés de cette obligation lorsqu'ils ont cessé leur activité. »

### **Article 23 *undecies***

Au 1° de l'article 2 de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière, après le mot : « inspecteurs », sont insérés les mots : « et les contrôleurs ».

## TITRE V

### **DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE**

#### **Article 24**

I. – L'article L. 422-1 du code de l'aviation civile est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Afin de permettre l'organisation du transport public aérien, sans préjudice de l'application des articles L. 422-2 à L. 422-4, dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols, le personnel navigant est tenu, sauf cas de force majeure ou impossibilité médicale, d'assurer son service programmé entre deux passages à l'une des bases d'affectation du personnel navigant de l'entreprise. »

II. – L'article L. 422-5 du même code est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est précédé de la mention : « I. – » ;

2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :

« II. – Pour les salariés mentionnés au premier alinéa du I, il est admis, dans les conditions d'exploitation des entreprises de transport et de travail aériens, qu'à la durée légale du travail effectif, telle que définie au premier alinéa de l'article L. 3121-10 du code du travail, correspond un temps de travail exprimé en heures de vol d'une durée déterminée par décret en Conseil d'État par mois, trimestre ou année civils. Par exception à l'article L. 3121-22 du même code, les heures supplémentaires de vol donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais.

« Les articles L. 3121-33, L. 3122-29 à L. 3122-45, L. 3131-1 et L. 3131-2 du même code ne s'appliquent pas aux personnels entrant dans le champ du premier alinéa du I du présent article.

« Les articles L. 1225-47 à L. 1225-60, L. 3122-28, L. 3123-1, L. 3123-2, L. 3123-5 à L. 3123-8, L. 3123-10, L. 3123-11, L. 3123-14 à L. 3123-23 et L. 3142-78 à L. 3142-99 du même code sont applicables à ces mêmes personnels dans des conditions déterminées, compte tenu des adaptations rendues nécessaires par les contraintes propres aux activités aériennes, par décret en Conseil d'État. »

III. – Le deuxième alinéa du 2° du II du présent article entre en vigueur à compter de la publication du décret en Conseil d'État prévu par ce même alinéa.

### **Article 24 bis**

I. – Après l'article L. 423-6 du code de l'aviation civile, sont insérés quatre articles L. 423-7 à L. 423-10 ainsi rédigés :

« *Art. L. 423-7.* – Pour l'application des articles L. 423-8 à L. 423-10, le personnel navigant technique est celui qui relève des sections A, B et C mentionnées à l'article L. 421-1.

« *Art. L. 423-8.* – Par dérogation aux articles L. 2314-8 et L. 2324-11 du code du travail, dans les entreprises de transport et de travail aériens, lorsque le nombre de personnels navigants

techniques est au moins égal à vingt-cinq au moment de la constitution ou du renouvellement des délégués du personnel, de la délégation unique du personnel ou des représentants du personnel au comité d'entreprise, cette catégorie constitue un collège spécial.

« Lorsque dans un ou plusieurs établissements de l'entreprise il est constitué un collège électoral en application de l'alinéa précédent, un délégué titulaire et un délégué suppléant au comité central d'entreprise appartiennent à la catégorie du personnel navigant technique.

« *Art. L. 423-9.* – Dans les entreprises de transport et de travail aériens ou leurs établissements, lorsqu'un collège électoral spécifique est créé pour le personnel navigant technique, est représentative, à l'égard des personnels relevant de ce collège, l'organisation syndicale qui satisfait aux critères prévus à l'article L. 2121-1 du code du travail et qui a recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel dans ce collège, quel que soit le nombre de votants.

« Dans les branches qui couvrent les activités de transport et de travail aériens, sont représentatives, à l'égard du personnel navigant technique, les organisations syndicales qui remplissent les conditions prévues à l'article L. 2122-5 du code du travail dans les collèges électoraux de personnels navigants techniques, ou bien les conditions prévues à l'article L. 2122-6 du même code.

« *Art. L. 423-10.* – Dans les entreprises dans lesquelles un collège électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques, lorsque la convention de branche ou l'accord d'entreprise ou d'établissement ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés dans ce collège spécifique au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel quel

que soit le nombre de votants, et à l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections, quel que soit le nombre de votants.

« Lorsque la convention ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli, aux élections prises en compte pour la mesure de l'audience prévue au 3° de l'article L. 2122-5 du code du travail ou, le cas échéant, dans le cadre de la mesure de l'audience prévue à l'article L. 2122-6 du même code, au moins 30 % des suffrages exprimés dans le collège de personnels navigants techniques en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants, et à l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections ou, le cas échéant, dans le cadre de la même mesure d'audience, quel que soit le nombre de votants. »

II. – La première phrase du premier alinéa de l'article L. 342-4 du même code est ainsi modifiée :

1° Les références : « L. 433-2 et L. 435-4 » sont remplacées par les références : « L. 2324-11 et L. 2327-4 » ;

2° Après les mots : « les personnels navigants professionnels », sont insérés les mots : « autres que ceux mentionnés à l'article L. 423-8 du présent code ».

III. – Les I et II entrent en vigueur à compter de la tenue, dans les entreprises concernées, des premières élections professionnelles postérieures à la date de publication de la présente loi.

Toutefois, et jusqu'à la date de ces élections, lorsque la convention de branche ou l'accord d'entreprise ou d'établissement n'intéresse que la catégorie professionnelle du personnel navigant technique, la validité de la convention ou de

l'accord est subordonnée à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins la moitié des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections au comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel.

L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de cette convention ou de cet accord.

.....

## **Article 26**

I. – À compter du premier jour du quatrième mois suivant la date de publication de la présente loi, le chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile est ainsi modifié :

1° L'article L. 227-1 est ainsi modifié :

*a)* Au premier alinéa, les mots : « Il est institué, dans les six mois à compter de la promulgation de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, une autorité administrative indépendante dénommée “Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires”, » sont remplacés par les mots : « L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est une autorité administrative indépendante » ;

*b)* Au sixième alinéa, les mots : « gêne sonore » sont remplacés par les mots : « nuisances sonores » ;

*c)* Les seizième et dix-septième alinéas sont supprimés ;

2° L'article L. 227-4 est ainsi modifié :

*a)* Le premier alinéa est précédé de la mention : « I. – » et les mots : « Sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, » sont supprimés ;

*b)* Au sixième alinéa, les mots : « dont l'aéronef ne respecte » sont remplacés par les mots : « ne respectant » ;

c) Les douzième à quinzième alinéas sont remplacés par seize alinéas ainsi rédigés :

« II. – Pour l'exercice de son pouvoir de sanction, et dans les conditions fixées par son règlement intérieur, l'autorité bénéficie du concours de sept membres associés :

« – deux représentants des professions aéronautiques ;

« – deux représentants d'associations de riverains d'aérodromes ;

« – un représentant d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national ;

« – un représentant d'activités riveraines des aérodromes impactées par l'activité aéroportuaire ;

« – un représentant du ministre chargé de l'aviation civile.

« Ces membres associés et leurs deux suppléants respectifs sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour une période de trois ans renouvelable. Les membres associés titulaires et leurs suppléants perdent leur qualité de membre s'ils perdent la qualité en fonction de laquelle ils ont été désignés.

« III. – Les manquements aux mesures prévues au I sont constatés par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'autorité.

« À l'issue de l'instruction, le président de l'autorité peut classer sans suite la procédure dès lors que les circonstances particulières à la commission des faits le justifient ou que ceux-ci ne sont pas constitutifs d'un manquement pouvant donner lieu à sanction.

« L'instruction et la procédure devant l'autorité sont contradictoires.

« L’instruction est assurée par des fonctionnaires et agents visés à l’article L. 150-13 autres que ceux qui ont constaté le manquement, qui peuvent entendre toutes personnes susceptibles de contribuer à l’information et se faire communiquer tous documents nécessaires.

« Un rapporteur permanent et son suppléant sont placés auprès de l’autorité.

« Au terme de l’instruction, le rapporteur notifie le dossier complet d’instruction à la personne concernée. Celle-ci peut présenter ses observations au rapporteur.

« L’autorité met la personne concernée en mesure de se présenter devant elle ou de se faire représenter. Elle délibère valablement au cas où la personne concernée néglige de comparaître ou de se faire représenter.

« Après avoir entendu le rapporteur et, le cas échéant, la personne concernée ou son représentant, l’autorité délibère hors de leur présence.

« Les membres associés participent à la séance. Ils ne participent pas aux délibérations et ne prennent pas part au vote. » ;

*d)* La dernière phrase de l’avant-dernier alinéa est ainsi rédigée :

« Aucune poursuite ne peut être engagée plus de deux ans après la commission des faits constitutifs d’un manquement. » ;

*e)* Après l’avant-dernier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les conditions d’application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d’État. » ;

*f)* Le dernier alinéa est supprimé ;

3° Au troisième alinéa de l'article L. 227-5, les mots : « de la gêne sonore » sont remplacés par les mots : « des nuisances sonores » ;

4° L'article L. 227-7 est ainsi modifié :

a) La dernière phrase du premier alinéa est supprimée ;

b) Au second alinéa, après le mot : « rapport », il est inséré le mot : « public » ;

5° L'article L. 227-9 est ainsi modifié :

a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Celui-ci nomme le rapporteur permanent et son suppléant. » ;

b) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« Pour l'exécution de ses missions, l'autorité établit son règlement intérieur qui est publié au *Journal officiel*. »

II et III. – (*Non modifiés*)

### **Article 26 bis**

Après l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 227-11 ainsi rédigé :

« *Art. L. 227-11.* – I. – Le volume de protection environnementale est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou à une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales.

« II. – Le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale qui est associé à la

procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne, lorsque ce volume de protection existe.

« III. – Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile définit le volume de protection environnementale associé à la procédure concernée, les catégories d'aéronefs visées et les cas de dérogation, après avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires. »

## **Article 27**

I. – Après l'article L. 330-10 du code de l'aviation civile, sont insérés trois articles L. 330-10-1, L. 330-10-2 et L. 330-10-3 ainsi rédigés :

« *Art. L. 330-10-1.* – Les agents et fonctionnaires énumérés à l'article L. 330-10 sont chargés de veiller au respect des dispositions prévues par les textes communautaires entrant dans le champ de compétence de l'autorité administrative chargée de l'aviation civile et mentionnés à l'annexe du règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 27 octobre 2004, relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs. À cette fin, ils disposent des pouvoirs énumérés à l'article 4 du règlement précité.

« Pour l'exercice de leurs missions, les agents mentionnés au premier alinéa du présent article ont accès, lorsqu'ils sont à usage professionnel, aux locaux, terrains, aéronefs, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile. Ils ne peuvent y accéder qu'entre huit heures et vingt heures, ou en dehors de ces heures, lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité est en cours.

« En cas d'opposition du responsable des lieux, la visite ne peut se dérouler qu'avec l'autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter.

« Ce magistrat est saisi à la requête de l'autorité administrative chargée de l'aviation civile. Il statue par une ordonnance motivée, conformément aux articles 493 à 498 du code de procédure civile. La procédure est sans représentation obligatoire.

« La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. À tout moment, il peut décider l'arrêt ou la suspension de la visite.

« Sous réserve du respect des données à caractère personnel, le secret professionnel ne peut être opposé aux agents et fonctionnaires agissant dans le cadre des pouvoirs visés au présent article.

« À l'issue de leurs opérations, les agents et fonctionnaires dressent procès-verbal, dont copie est remise aux parties intéressées.

« *Art. L. 330-10-2.* – Les agents et fonctionnaires habilités à constater les manquements aux textes mentionnés à l'article L. 330-10-1 peuvent enjoindre aux parties intéressées, en leur impartissant un délai raisonnable, de se conformer aux obligations résultant des textes mentionnés à l'article L. 330-10-1 ou de faire cesser les manquements à ces textes.

« L'autorité administrative chargée de l'aviation civile peut agir devant la juridiction civile pour demander au juge d'ordonner, s'il y a lieu sous astreinte, toute mesure de nature à mettre un terme aux manquements prévus par les textes visés à l'article L. 330-10-1.

« *Art. L. 330-10-3.* – Les dispositions relatives au secret professionnel ne font pas obstacle à la communication aux autorités compétentes des États membres de l'Union européenne, par l'autorité administrative chargée de l'aviation civile, selon les conditions et modalités du règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 27 octobre 2004, précité, d'informations et de documents détenus et recueillis dans l'exercice de leurs missions par les agents et fonctionnaires

habilités à constater et rechercher des manquements aux dispositions de ce règlement et de ses textes d'application. »

II. – *(Non modifié)*

**Article 28**

Le premier alinéa de l'article L. 123-4 du code de l'aviation civile est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant peut être requise auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure par les autorités et dans les situations suivantes :

« – le ministre chargé des transports, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne, ainsi qu'en cas de non-restitution d'une aide d'État ayant fait l'objet d'une décision de récupération de la part de la Commission européenne ou d'un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes, sans préjudice, dans ce cas, des compétences dévolues en ce domaine aux représentants de l'État dans le département ;

« – l'exploitant d'aérodrome, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires ;

« – l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des amendes administratives prononcées par cette autorité. »

**Article 28 bis**

À l'échéance de la concession détenue par la chambre de commerce et d'industrie de Nantes pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir, les agents publics affectés à cette

concession sont mis, pour une durée de dix ans, à la disposition du délégataire désigné par l'État à cette date pour la concession ayant pour objet les aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir ainsi que le nouvel aérodrome du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes.

Pendant la durée de cette période de mise à disposition, chaque agent est pris en charge par le nouveau délégataire aux mêmes conditions que celles dont il bénéficiait dans la concession précédente et peut à tout moment demander que lui soit proposé par le nouveau délégataire un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte radiation des cadres.

Au terme de la durée de dix ans prévue au premier alinéa, le délégataire propose à chacun des agents publics un contrat de travail dont la conclusion emporte radiation des cadres. Les agents publics qui refusent ce contrat sont réintégrés de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie dont ils relèvent.

## TITRE VI

### **DISPOSITIONS RELATIVES À LA MARINE MARCHANDE**

.....

*Délibéré en séance publique, à Paris, le 2 novembre 2009.*

*Le Président,*

*Signé : Gérard LARCHER*