

Décision n° 2009 – 594 DC

Loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports

Consolidation

Source : services du Conseil constitutionnel © 2009

Sommaire

Loi n°52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952.....	8
Ordonnance n°58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière	10
Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France	11
Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	18
Loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public	31
Loi n°84-4 du 3 janvier 1984 Instituant pour les salariés un congé pour la création d'entreprises et un congé sabbatique.....	32
Loi n°84-9 du 4 janvier 1984 portant modification du code du travail et relative au congé parental d'éducation et au travail à mi-temps des parents d'un jeune enfant	32
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	33

Ordonnance n°2007-329 du 12 mars 2007 relative au code du travail ...	36
Code de la consommation	37
Code de justice administrative	38
Code de la voirie routière.....	39
Code de commerce.....	40
Code pénal	42
Code de procédure pénale.....	43
Code de l'environnement	44
Code de la route	46
Code de l'aviation civile	48

Légende (pour les articles consolidés)

- ~~texte barré~~ : dispositions supprimées ou transférées
- **texte en gras** : dispositions nouvelles
- ~~texte double barré~~ : dispositions transférées et supprimées
- ~~texte barré en gras~~ : dispositions nouvelles et transférées
- [article XX] : origine de la modification

Table des matières

Loi n°52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952	8
– Article 25.....[modifié par l'article 33 ex 23 bis].....	8
Ordonnance n°58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière	10
– Article 2.....[modifié par l'article 44 ex 23 undecies].....	10
Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France	11
– Article 1.....[modifié par l'article 5 ex 2 bis A].....	11
– Article 1-1.....	13
– Article 1-2.....	14
– Article 1-3.....	14
– Article 1-3-1	14
– Article 1-4.....	14
– Article 2.....[modifié par l'article 5 ex 2 bis A].....	14
– Article 2-1.....	17
– Article 3.....	17
– Article 4.....	17
– Article 5.....	17
– Article 6.....	17
Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	18
Titre I : Dispositions générales applicables aux différents modes de transports.....	18
Chapitre I : Du droit au transport et des principes généraux applicables aux transports intérieurs.....	18
– Article 5.....[modifié par l'article 1 ^{er}].....	18
– Article 6.....	19
– Article 6-1.....[modifié par l'article 33 ex 23 bis].....	19
– Article 6-2.....[modifié par l'article 38 ex 23 quinquies].....	20
– Article 7.....[modifié par l'article 38 ex 23 quinquies]	20
– Article 8.....[modifié par l'article 34 ex 23 ter A].....	20
Chapitre II : Des conditions sociales et de la sécurité.....	22
– Article 13-1.....[modifié par l'article 1 ^{er}].....	22
– Article 13-2.....[modifié par l'article 1 ^{er}].....	22
Titre II : Dispositions particulières aux différents modes de transports ...	23
Chapitre I : Du transport ferroviaire.....	23
• Section I : De l'organisation du service public du transport ferroviaire De l'organisation du transport ferroviaire et du service public ferroviaire.....[modifié par l'article 1 ^{er}].....	23

– Article 17-1.....[inséré par l'article 1 ^{er}]	23
– Article 17-2.....[inséré par l'article 1 ^{er}]	24
– Article 17-3.....[inséré par l'article 1 ^{er}]	24
– Article 18.....[modifié par l'article 1 ^{er}]	25
– Article 21-4.....[modifié par l'article 30 ex 22]	25
– Article 24.....[modifié par l'article 1 ^{er}]	26
Chapitre III : Du transport routier non-urbain de personnes.	27
– Article 29.....[modifié par l'article 38 ex 23 quinquies]	27
– Article 29-1.....[inséré par l'article 38 ex 23 quinquies]	28
– Article 30.....	28
Chapitre III bis : De la coopération entre les autorités organisatrices de transport.....	29
– Article 30-1.....[modifié par l'article 1 ^{er}]	29
Chapitre IV : Du transport routier de marchandises.	29
– Article 33.....[modifié par l'article 34 ex 23 ter A].....	29
Titre III : Dispositions diverses	30
– Article 46.....[modifié par l'article 38 ex 23 quinquies]	30

Loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public **31**

Titre II : Démocratisation des conseils d'administration ou de surveillance **31**

Chapitre I^{er} : Composition et fonctionnement des conseils.31

– Article 5.....31

Loi n°84-4 du 3 janvier 1984 Instituant pour les salariés un congé pour la création d'entreprises et un congé sabbatique **32**

– Article 4.....[abrogé par l'article 47 ex 25]32

Loi n°84-9 du 4 janvier 1984 portant modification du code du travail et relative au congé parental d'éducation et au travail à mi-temps des parents d'un jeune enfant **32**

– Article 7[modifié par l'article 47 ex 25].....32

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 **33**

– Article 1.....[modifié par les articles 1^{er} et 4 ex 2].....33

– Article 1-1.....[modifié par l'article 4 ex 2]33

– Article 1-2.....34

– Article 2.....[modifié par l'article 4 ex 2].....34

– Article 2-1.....[inséré par l'article 4 ex 2]34

– Article 2-2.....[inséré par l'article 4 ex 2]35

– Article 13.....[modifié par l'article 4 ex 2].....35

Ordonnance n°2007-329 du 12 mars 2007 relative au code du travail ...	36
– Article 13.....[modifié par l'article 33 ex 23 bis].....	36
– Article 13-1[abrogé par l'article 33 ex 23 bis]	36
Code de la consommation	37
Livre Ier : Information des consommateurs et formation des contrats	37
Titre II : Pratiques commerciales	37
• Chapitre Ier : Pratiques commerciales réglementées	37
➤ Section 13 : Contrats de transports de déménagement[inséré par l'article 40 ex 23 septies].....	37
– Article L. 121-95.....[inséré par l'article 40 ex 23 septies]	37
– Article L. 121-96.....[inséré par l'article 40 ex 23 septies]	37
Code de justice administrative	38
Livre III : La compétence	38
Titre Ier : La compétence de premier ressort.....	38
• Chapitre 1er : La compétence en raison de la matière	38
– Article L. 311-4.....[modifié par l'article 17 ex 10].....	38
Code de la voirie routière.....	39
TITRE V : Voies à statuts particuliers	39
Chapitre III : Ouvrages d'art.....	39
• Section 2 : Dispositions particulières.....	39
– Article L. 153-7.....[modifié par l'article 32 ex 23].....	39
– Article L. 153-8.....	39
– Article L. 153-9.....	39
Code de commerce.....	40
Livre Ier : Du commerce en général.....	40
– <i>Titre III : Des courtiers, des commissionnaires, des transporteurs , des agents commerciaux et des vendeurs à domicile indépendants</i>	40
• Chapitre III : Des transporteurs.	40
– Article L. 133-3.....[modifié par l'article 40 ex 23 septies]	40
– Article L. 133-4.....	40
– Article L. 133-7.....	40
– Article L. 133-8.....[inséré par l'article 34 ex 23 ter A]	41
– Article L. 133-9.....[inséré par l'article 40 ex 23 septies]	41
Code pénal	42
Livre Ier : Dispositions générales	42
Titre Ier : De la loi pénale.....	42
• Chapitre III : De l'application de la loi pénale dans l'espace	42
➤ Section 2 : Des infractions commises hors du territoire de la république.	42
– Article 113-6.....[modifié par l'article 36 ex 23 ter].....	42

Code de procédure pénale.....	43
Livre IV : De quelques procédures particulières.....	43
Titre IX : Des infractions commises hors du territoire de la République.....	43
• Chapitre Ier : De la compétence des juridictions françaises.....	43
– Article 689.....[modifié par l'article 36 ex 23 ter].....	43
– Article 689-10.....	43
– Article 689-12.....[inséré par l'article 36 ex 23 ter].....	43
Code de l'environnement	44
Livre III : Espaces naturels	44
Titre II : Littoral.....	44
• Chapitre Ier : Protection et aménagement du littoral	44
➤ Section 5 : Ouvrages d'art reliant les îles au continent.....	44
– Article L. 321-11.....[modifié par l'article 37 ex 23 quater A].....	44
Code de la route	46
Livre 2 : Le conducteur.....	46
Titre 2 : Permis de conduire.....	46
• Chapitre 5 : Enregistrement et communication des informations relatives au permis de conduire.....	46
– Article L. 225-5.....[modifié par l'article 41 ex 23 octies].....	46
Titre 3 : Comportement du conducteur.....	46
• Chapitre 4 : Conduite sous l'influence de l'alcool.....	46
– Article L. 234-14.....	46
– Article L. 234-15.....[modifié par l'article 42 ex 23 nonies].....	47
Livre 4 : L'usage des voies	47
Titre 3 : Dispositions complémentaires applicables à la circulation de certains véhicules.....	47
• Chapitre 3 : Transports exceptionnels et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque.....	47
– Article L. 433-1.....[inséré par l'article 43 ex 23 decies].....	47
Code de l'aviation civile	48
Livre Ier : Aéronefs	48
Titre II : Immatriculation, nationalité et propriété des aéronefs.....	48
• Chapitre III : Saisie et vente forcée des aéronefs.....	48
– Article L. 123-4.....[modifié par l'article 51 ex 28].....	48
Livre II : Aéroports	48
TITRE II : Aéroports ouverts à la circulation aérienne publique.....	48
• CHAPITRE VII : Environnement des aéroports.....	48
– Article L. 227-1.....[modifié par l'article 48 ex 26].....	48
– Article L. 227-2.....	49
– Article L. 227-3.....	50
– Article L. 227-4.....[modifié par l'article 48 ex 26].....	50
– Article L. 227-5.....[modifié par l'article 48 ex 26].....	52

– Article L. 227-6.....	53
– Article L. 227-7.....[modifié par l'article 48 ex 26].....	53
– Article L. 227-8.....	53
– Article L. 227-9.....[modifié par l'article 48 ex 26].....	53
– Article L. 227-10.....	53
– Article L. 227-11.....[inséré par l'article 49 ex 26 bis].....	54
LIVRE III : Transport aérien	54
Titre III : Entreprises de transport aérien.....	54
– Article L. 330-10.....	54
– Article L. 330-10-1.....[inséré par l'article 50 ex 27].....	54
– Article L. 330-10-2.....[inséré par l'article 50 ex 27].....	55
– Article L. 330-10-3.....[inséré par l'article 50 ex 27].....	55
– Article L. 330-11.....[modifié par l'article 50 ex 27].....	55
Titre IV : Société Air France.....	56
• Chapitre II : fonctionnement.....	56
– Article L. 342-3.....	56
– Article L. 342-4.....[modifié par l'article 46 ex 24 bis]	56
Livre IV : Personnel navigant.....	56
Titre II : Personnel navigant professionnel.....	56
• Chapitre II : commandant de bord et équipage.....	56
– Article L. 422-1.....[modifié par l'article 45 ex 24].....	56
– Article L. 422-2.....	57
– Article L. 422-3.....	57
– Article L. 422-4.....	57
– Article L. 422-5.....[modifié par l'article 45 ex 24].....	57
– Article L. 422-6.....	58
• Chapitre III : Contrat de travail.....	58
– Article L. 423-6.....	58
– Article L. 423-7.....[inséré par l'article 46 ex 24 bis].....	58
– Article L. 423-8.....[inséré par l'article 46 ex 24 bis].....	58
– Article L. 423-9.....[inséré par l'article 46 ex 24 bis].....	59
– Article L. 423-10.....[inséré par l'article 46 ex 24 bis].....	59

Loi n°52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952

– **Article 25**.....[modifié par l'article 33 ex 23 bis]

Modifié par Loi n°2005-882 du 2 août 2005 - art. 92 JORF 3 août 2005

I. - Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires en matière de coordination et d'harmonisation des transports ferroviaires et routiers sont constatées :

a) par les agents ayant qualité pour constater les infractions en matière de police de la circulation et du roulage, notamment par la gendarmerie ;

b) Par des fonctionnaires assermentés désignés par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ;

c) par des agents assermentés dits "contrôleurs des transports terrestres" dont les conditions de désignation et les attributions sont fixées par décret ;

d) Par les fonctionnaires et agents assermentés du service des enquêtes économiques, par les agents de la police économique et par les agents des régies financières ayant qualité pour verbaliser.

Ces fonctionnaires et agents ont droit de visiter la cargaison et ont accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules tant ferroviaires que routiers.

Les contrôleurs des transports terrestres peuvent également constater les infractions de faux et d'usage de faux prévues par le code pénal portant sur des titres administratifs de transport. **Ils peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux transports effectués, notamment pour le contrôle du cabotage.**

II. - Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende :

a) Le fait d'exercer une activité de transporteur public de voyageurs, de transporteur public routier de marchandises, de déménageur, de loueur de véhicules industriels avec conducteur ou de commissionnaire de transport, alors que l'entreprise n'y a pas été autorisée en application, selon le cas, du I de l'article 7 ou du I de l'article 8 et du premier alinéa de l'article 36 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992, d'un accord bilatéral conclu avec un Etat tiers ou, à défaut d'un tel accord, d'une décision expresse de l'autorité administrative. Le tribunal peut, en outre, prononcer la peine complémentaire d'interdiction d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée d'un an au plus ;

b) Le fait d'utiliser une autorisation, une licence ou un duplicata de ce titre délivré pour l'exercice d'une activité réglementée de transport, de location de véhicules industriels ou de commissionnaire de transport, alors que ce titre est périmé, a été suspendu ou est utilisé bien qu'il ait fait l'objet d'une déclaration de perte et ait été remplacé par un titre de même nature ;

c) Le fait de méconnaître les dispositions relatives à l'assurance des voyageurs transportés ;

d) Le fait de refuser d'exécuter une sanction administrative prononcée en application de l'article 37 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, au titre de l'activité de transporteur, de déménageur, de loueur de véhicules industriels ou de commissionnaire de transport.

e) Le fait de mettre en circulation un véhicule pendant la période d'immobilisation administrative en méconnaissance des dispositions du II de l'article 37 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée. Le tribunal peut, en outre, prononcer les peines complémentaires suivantes :

1° L'immobilisation pendant une durée d'un an au plus du véhicule objet de l'infraction ou d'un véhicule d'un poids maximum autorisé équivalent ;

2° L'affichage ou la diffusion de la décision dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal ;

f) Le fait, pour une entreprise de transport routier de marchandises non résidente ou, dans le cas de services occasionnels, pour une entreprise de transport de personnes non résidente, d'effectuer, sans y être admise, un transport intérieur dit de cabotage au sens des règlements (CEE) n° 3118/93 du Conseil, du 25 octobre 1993, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre et (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 Etat membre ; le tribunal peut, en outre, prononcer la peine complémentaire d'interdiction d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée d'un an au plus.

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende le fait de refuser de présenter aux agents et fonctionnaires mentionnés au I du présent article les documents ou de communiquer les renseignements ou de laisser effectuer les contrôles ou investigations prévus par les règlements.

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait de présenter sciemment de faux renseignements à l'occasion d'enquêtes relatives aux conditions d'inscription aux registres ou à la délivrance des titres administratifs d'exploitation des véhicules.

Est puni de ~~7 500 euros~~ **15 000 euros** d'amende le fait, pour une entreprise de transport routier de marchandises non résidente ou, dans le cas de services occasionnels, pour une entreprise de transport de personnes non résidente, admise à effectuer des transports intérieurs dits de cabotage, de réaliser ces transports ~~avec un véhicule demeurant sur le territoire national plus de trente jours consécutifs ou plus de quarante cinq jours sur une période de douze mois~~ **en contrevenant aux conditions fixées par les I et I bis de l'article 6-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs .**

III. - Les véhicules en infraction aux dispositions prévues au a, au f ou au dernier alinéa du II sont immobilisés, par les agents mentionnés au I, jusqu'à ce que cesse l'infraction.

IV. - Sont abrogés l'article 11 de l'ordonnance du 3 juin 1944 modifié par celle du 5 février 1945 et généralement toutes dispositions contraires au présent article.

Ordonnance n°58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière

– **Article 2**.....[modifié par l'article 44 ex 23 undecies]

Modifié par Ordonnance n°2003-1216 du 18 décembre 2003 - art. 21 JORF 20 décembre 2003

Sont chargés de constater les infractions aux dispositions législatives ou réglementaires concernant les obligations visées à l'article 1er, outre les officiers de police judiciaire :

1° Les inspecteurs du travail ;

2° Les contrôleurs des lois sociales en agriculture ;

3° Les inspecteurs des transports et les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres sous l'autorité du ministre chargé des transports ;

4° Les fonctionnaires ou agents ayant qualité pour constater les infractions à la législation sociale dans les établissements soumis au contrôle technique du ministère de l'industrie et de la recherche ;

5° Les agents des douanes ;

6° Les agents ayant qualité pour constater les délits ou les contraventions en matière de circulation routière.

Les agents visés ci-dessus ont accès à l'appareil de contrôle et à toutes ses composantes afin d'en vérifier l'intégrité.

Les procès-verbaux établis en application du présent article font foi jusqu'à preuve contraire.

Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France

– **Article 1**....[modifié par l'article 5 ex 2 bis A]

Modifié par LOI n°2008-643 du 1er juillet 2008 - art. 1

I.-Il est constitué entre la région d'Ile-de-France, la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne un établissement public chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile-de-France.

Cet établissement public, dénommé Syndicat des transports d'Ile-de-France, est substitué au syndicat, de même dénomination, existant à la date prévue à l'article 42 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, dans l'ensemble de ses biens, droits et obligations à l'égard des tiers ainsi que dans toutes les délibérations, les contrats de travail et tous les actes de ce dernier.

L'ensemble des transferts prévus ci-dessus est réalisé à titre gratuit et ne donne lieu à aucun versement, salaire ou honoraires, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

~~II.-Ce syndicat fixe, conformément aux règles de coordination des transports, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. Il est responsable de la politique tarifaire. 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.~~ Il concourt, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers. Il favorise le transport des personnes à mobilité réduite. En outre, il peut organiser des services de transport à la demande.

Le syndicat est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires et consulte à leur sujet, au moins une fois par an, le conseil interacadémique d'Ile-de-France.

Sous réserve des pouvoirs généraux dévolus à l'Etat pour assurer la police de la navigation, le syndicat est compétent en matière d'organisation du transport public fluvial régulier de personnes.

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.

~~Par dérogation aux règles de coordination mentionnées au premier alinéa du présent II, l'exécution des services de transports scolaires, des services à la demande et des services de transport des personnes à mobilité réduite, ainsi que des transports publics fluviaux réguliers de personnes, est assurée soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.~~

Sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le syndicat peut déléguer tout ou partie des attributions précitées, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements. Une convention prévoit les conditions de participation des parties au financement de ces services et les aménagements tarifaires applicables. Les départements de la région d'Ile-de-France qui, en vertu du présent alinéa, bénéficieraient d'attributions déléguées par le syndicat en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord.

~~Le syndicat peut assurer la réalisation d'infrastructures ou d'équipements destinés au transport de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France.~~

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^{er} 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.

III.-1. Les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transports sont réparties entre ses membres dans des conditions fixées par les statuts du syndicat.

Cette répartition peut être modifiée dans les conditions fixées au IV.

Ces contributions ont le caractère de dépenses obligatoires.

2. Les frais de transport individuel des élèves et des étudiants handicapés vers les établissements scolaires et les établissements universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap sont supportés par le syndicat.

IV.-Le syndicat est administré par un conseil composé de représentants des collectivités territoriales qui en sont membres, d'un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France et d'un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale élu par le collège des présidents des établissements publics de coopération intercommunale de la région d'Ile-de-France au scrutin majoritaire à deux tours. La région d'Ile-de-France dispose de la majorité des sièges. Le syndicat est présidé par le président

du conseil régional d'Ile-de-France ou par un élu du conseil régional qu'il désigne parmi les membres du conseil d'administration de ce syndicat.

Une majorité qualifiée des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour :

- les délégations d'attributions relevant du syndicat ;
- les modifications de répartition des contributions des membres du syndicat ;
- les délibérations à caractère budgétaire ou ayant une incidence budgétaire sont adoptées par le conseil d'administration du syndicat à la majorité absolue de ses membres.

Toutefois, avant le 1er janvier 2013, lorsqu'une délibération ayant pour effet, par la création de mesures nouvelles, d'accroître les charges de fonctionnement du syndicat a été adoptée dans les conditions prévues au cinquième alinéa, un ou plusieurs membres du conseil d'administration représentant au moins une des collectivités membres du syndicat, invoquant l'intérêt majeur de la collectivité qu'ils représentent, peuvent demander à ce qu'elle fasse l'objet d'une seconde délibération. Cette demande doit être confirmée par une délibération de l'assemblée délibérante d'au moins une des collectivités concernées, adoptée à la majorité des deux tiers de ses membres présents ou représentés lors de la prochaine réunion de cette assemblée délibérante qui suit la réunion du conseil d'administration au cours de laquelle la délibération contestée a été adoptée. Il est alors procédé à cette seconde délibération lors de la prochaine réunion du conseil d'administration du syndicat qui suit la réunion de l'assemblée délibérante au cours de laquelle la demande de seconde délibération a été confirmée.

Lorsqu'une décision est soumise à seconde délibération en application du sixième alinéa, la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour son adoption définitive.

Le représentant de l'Etat dans la région d'Ile-de-France est entendu à sa demande par le conseil d'administration du syndicat.

V.-Le contrôle de légalité et le contrôle budgétaire des actes du syndicat sont exercés par le représentant de l'Etat dans la région d'Ile-de-France.

Le syndicat est soumis à la première partie du livre II du code des juridictions financières.

VI.-Le comptable du syndicat est un comptable public nommé par le ministre chargé du budget.

VII.-Les statuts sont fixés et modifiés par décret en Conseil d'Etat après avis de la région et des départements d'Ile-de-France. Cet avis est réputé donné à défaut de délibération du conseil général ou du conseil régional dans les deux mois de sa saisine.

- **Article 1-1**

Modifié par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 - art. 39 JORF 17 août 2004 en vigueur le 1er janvier 2005

Les ressources du Syndicat des transports d'Ile-de-France comprennent :

- 1° Les concours financiers des collectivités territoriales membres du syndicat ;
- 2° Le produit du versement destiné aux transports en commun perçu à l'intérieur de la région d'Ile-de-France mentionné aux articles L. 2531-2 et suivants du code général des collectivités territoriales ;
- 3° La part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière, dans les conditions définies à l'article L. 2334-24 du même code ;
- 4° Toutes autres contributions, subventions ou avances qui lui sont apportées par l'Etat et par les collectivités publiques ou par tout organisme public ou privé, notamment pour la mise en oeuvre de politiques d'aide à l'usage des transports collectifs au bénéfice de certaines catégories particulières d'usagers ;
- 5° Les produits de son domaine ;
- 6° Les redevances pour services rendus et produits divers ;

7° Une dotation forfaitaire indexée de l'Etat correspondant à la moyenne des dépenses actualisées exposées par l'Etat sur une période de trois ans précédant la transformation du syndicat, au titre du transport scolaire, des bourses de fréquentation scolaire, du financement des frais de premier établissement des services de transports réservés aux élèves, des frais de transports des élèves des écoles maternelles en zone rurale, du transport des élèves et étudiants gravement handicapés et des tarifications spécifiques consenties aux élèves et aux étudiants dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales ;

8° Le produit des emprunts ;

9° Les versements au titre du Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée.

– **Article 1-2**

Modifié par Loi 2005-1719 2005-12-30 art. 40 IV finances pour 2006 JORF 31 décembre 2005

Les charges résultant pour la région d'Ile-de-France de l'application de l'article 1er jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 38 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales donnent lieu à compensation.

A compter de 2006, le montant de cette compensation est égal au double de la contribution versée par la région d'Ile-de-France au titre du premier semestre 2005 au Syndicat des transports d'Ile-de-France.

– **Article 1-3**

Créé par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 - art. 39 JORF 17 août 2004 en vigueur le 1er janvier 2005

Les charges nouvelles résultant de l'application de l'article 1er dans sa rédaction issue de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales sont compensées chaque année par l'Etat au bénéfice des collectivités territoriales intéressées dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales.

– **Article 1-3-1**

Créé par Loi n°2005-1719 du 30 décembre 2005 - art. 108 JORF 31 décembre 2005

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1618-2 du code général des collectivités territoriales, le syndicat des transports d'Ile-de-France peut placer en valeurs d'Etat ou en valeurs garanties par l'Etat les fonds provenant des ressources visées aux 2° et 3° de l'article 1er-1.

– **Article 1-4**

Créé par Loi n°2004-1484 du 30 décembre 2004 - art. 128 JORF 31 décembre 2004

L'incidence financière des modifications de structure du barème des redevances d'infrastructures dues par la Société nationale des chemins de fer français à Réseau ferré de France au titre des services régionaux de voyageurs en Ile-de-France organisés en 2004 par le Syndicat des transports d'Ile-de-France est compensée par l'Etat aux collectivités territoriales intéressées à proportion de leur participation respective au Syndicat des transports d'Ile-de-France.

– **Article 2.....***[modifié par l'article 5 ex 2 bis A]*

Modifié par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 - art. 39 JORF 17 août 2004 en vigueur le 1er janvier 2005

La Régie autonome des transports parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière, institué par la loi du 21 mars 1948, reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs qui lui a été confiée en application de cette loi, **dans les conditions prévues au II de l'article 1er de la présente ordonnance** .

Elle peut également être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles.

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^{er} 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^{er} dont elle est chargée au 1^{er} 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^{er}, 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^{er} 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^{er} 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^{er}, 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^{er} 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^{er} 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.

En dehors de la région d'Ile-de-France et à l'étranger, la Régie autonome des transports parisiens peut également, par l'intermédiaire de filiales, construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de voyageurs, dans le respect réciproque des règles de concurrence. Ces filiales ont le statut de société anonyme. Leur gestion est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe ; elles ne peuvent notamment pas bénéficier de subventions attribuées par l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les autres collectivités publiques au titre du fonctionnement et de l'investissement des transports dans la région d'Ile-de-France.

La Régie est administrée par un conseil dont le nombre des membres est fixé par décret et comprenant une représentation des collectivités locales.

Le statut de la régie est fixé par décret.

Les ressources de la régie sont constituées par :

- les recettes directes du trafic ;
- les contributions du syndicat ;
- dans des conditions fixées par décret, un concours financier de l'Etat en raison des charges de retraite supportées par la régie ;
- tous autres concours et subventions ;
- les autres produits liés aux biens affectés aux exploitations de la régie ou qu'elle acquiert ou construit ;
- les produits financiers ;
- les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires.

Les emprunts émis par la régie ou ses filiales pour couvrir des dépenses d'investissements peuvent bénéficier de la garantie des collectivités locales. Les délibérations accordant la garantie sont exécutoires de plein droit.

– **Article 2-1**

Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 118 JORF 14 décembre 2000

Il est créé un comité des partenaires du transport public en Ile-de-France. Ce comité est consulté sur l'offre et la qualité des services de transport de personnes relevant du Syndicat des transports d'Ile-de-France, ainsi que sur les orientations de la politique tarifaire et du développement du système des transports dans la région.

Il est composé de représentants :

- des organisations syndicales de salariés, des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires ;
- des associations d'usagers des transports collectifs ;
- des collectivités ou, s'il y a lieu, de leurs groupements participant au financement des services de transport de voyageurs en Ile-de-France et non membres du syndicat.

Un membre du comité des partenaires désigné en son sein participe, à titre consultatif, au conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

– **Article 3**

Modifié par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 114 JORF 14 décembre 2000

- Les décrets prévus dans la présente ordonnance sont pris sur le rapport du ministre des transports, du ministre de l'économie et des finances et du ministre de l'intérieur.

– **Article 4**

Modifié par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 114 JORF 14 décembre 2000

- Les conventions passées pour l'exécution de la présente ordonnance sont enregistrées au droit fixe.

– **Article 5**

Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 121 JORF 14 décembre 2000

L'activité voyageurs de la Société nationale des chemins de fer français en Ile-de-France doit être identifiée dans les comptes d'exploitation lors de la rédaction des conventions avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

– **Article 6**

La présente ordonnance sera publiée au Journal officiel de la République française et exécutée comme loi.

Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs

Titre I : Dispositions générales applicables aux différents modes de transports

Chapitre I : Du droit au transport et des principes généraux applicables aux transports intérieurs

(...)

– **Article 5**.....[modifié par l'article 1^{er}]

Modifié par LOI n°2009-888 du 22 juillet 2009 - art. 34

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

Ces missions sont les suivantes :

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

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

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

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

– **Article 6**

Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

– **Article 6-1**.....[modifié par l'article 33 ex 23 bis]

Créé par Loi n°2005-882 du 2 août 2005 - art. 93 JORF 3 août 2005

~~I. – Un véhicule utilisé par une entreprise de transport de marchandises non résidente ou, dans le cas de services occasionnels, par une entreprise de transport de personnes non résidente, pour effectuer sur le territoire français des prestations de cabotage prévues par les règlements (CEE) n° 3118/93 du Conseil, du 25 octobre 1993, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre et (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 Etat membre ne peut demeurer sur ce territoire plus de trente jours consécutifs, ni plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois.~~

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.

***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. - Un bateau utilisé par une entreprise non résidente de transport pour compte d'autrui, de marchandises ou de personnes, pour effectuer sur le territoire français des prestations de cabotage prévues par le règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de

marchandises ou de personnes par voie navigable dans un Etat membre ne peut demeurer sur ce territoire plus de quatre-vingt-dix jours consécutifs.

III. - Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application et de contrôle des dispositions prévues au présent article.

– **Article 6-2**.....[modifié par l'article 38 ex 23 quinquies]

Créé par Loi n°2005-882 du 2 août 2005 - art. 94 JORF 3 août 2005

I. - **Sans préjudice de l'article 29-1**, Un transporteur ne peut se prévaloir des dispositions des règlements (CEE) n° 3118/93 du Conseil, du 25 octobre 1993, précité et (CE) n° 12/98 du Conseil, du 11 décembre 1997, précité lorsqu'il exerce sur le territoire national :

- une activité de transport intérieur de façon habituelle, continue ou régulière ;
- une activité qui est réalisée à partir de locaux ou d'infrastructures situés sur le territoire national et concourant à l'exercice de cette activité d'une façon permanente, continue ou régulière.

II. - Dans les situations visées au I, le transporteur est assujéti aux dispositions des articles 7 et 8.

– **Article 7**.....[modifié par l'article 38 ex 23 quinquies]

Modifié par Ordonnance n°2005-1039 du 26 août 2005 - art. 1 JORF 27 août 2005

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

La capacité professionnelle peut être reconnue par un organisme présentant des garanties d'impartialité et de compétence, habilité à cet effet dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

II. - L'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser des services de transports à la demande. **Sans préjudice de l'article 29-1**, L'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente. La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par l'une et par l'autre parties afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes. Elle est résiliée de plein droit en cas de radiation du registre.

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

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

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

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

– **Article 8**.....[modifié par l'article 34 ex 23 ter A]

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

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

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

La capacité professionnelle peut être reconnue par un organisme présentant des garanties d'impartialité et de compétence, habilité à cet effet dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

II. - Tout contrat de transport public de marchandises ou tout contrat relatif au déménagement doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport ou du déménagement, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur, du déménageur et du destinataire, et le prix du transport ou du déménagement ainsi que celui des prestations accessoires prévues. De même, pour les services occasionnels publics de transports routiers non urbains de personnes, tout contrat doit comporter des clauses précisant l'objet de la prestation et son prix, les droits et obligations des parties, l'affectation du personnel de conduite, les caractéristiques du matériel roulant ainsi que les conditions d'exécution du service notamment en fonction des personnes ou des groupes de personnes à transporter. De même, le contrat de commission de transport doit faire l'objet de dispositions identiques.

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

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.

III. (supprimé)

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

(...)

Chapitre II : Des conditions sociales et de la sécurité.

(...)

– **Article 13-1**.....[modifié par l'article 1^{er}]

Modifié par Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 - art. 5 JORF 6 janvier 2006

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

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

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.

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

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

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

– **Article 13-2**.....[modifié par l'article 1^{er}]

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

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

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

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

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

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

(...)

Titre II : Dispositions particulières aux différents modes de transports

Chapitre I : Du transport ferroviaire

- *Section I : ~~De l'organisation du service public du transport ferroviaire~~ De l'organisation du transport ferroviaire et du service public ferroviaire.....[modifié par l'article 1^{er}]*

– **Article 17-1**.....[inséré par l'article 1^{er}]

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^{er} 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^{er} 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.

– **Article 17-2**.....[inséré par l'article 1^{er}]

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.

– **Article 17-3**.....[inséré par l'article 1^{er}]

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^{er}-1 et 1^{er}-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée ont la qualité de gestionnaire d'infrastructure.

– **Article 18**.....[modifié par l'article 1^{er}]

Modifié par Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 - art. 19 JORF 6 janvier 2006 en vigueur le 31 mars 2006

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

Cet établissement a pour objet :

- d'exploiter, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national, **sous réserve des dispositions du premier alinéa de l'article 17-2** ;

- d'exploiter d'autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux ;

– **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** ;

- d'assurer, selon les principes du service public, les missions de gestion de l'infrastructure prévues à l'article 1er de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France".

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

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

(...)

– **Article 21-4**.....[modifié par l'article 30 ex 22]

Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 - art. 17 JORF 14 juillet 2004

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

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

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

(...)

– **Article 24**.....[modifié par l'article 1^{er}]

Modifié par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 - art. 17 JORF 14 juillet 2004

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

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

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

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

III. – Au sein de la Société nationale des chemins de fer français, un service spécialisé exerce, à compter du 1^{er} 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^{er} 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^{er} 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.

(...)

(...)

Chapitre III : Du transport routier non-urbain de personnes.

– **Article 29**.....[modifié par l'article 38 ex 23 quinquies]

Modifié par Loi n°2005-157 du 23 février 2005 - art. 54 JORF 24 février 2005

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

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

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

Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour

l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

Sans préjudice de l'article 29-1, Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

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

Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. La définition de ces services et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

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

– **Article 29-1**.....*[inséré par l'article 38 ex 23 quinquies]*

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.

– **Article 30**

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

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

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

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

Chapitre III bis : De la coopération entre les autorités organisatrices de transport

– **Article 30-1**.....[modifié par l'article 1^{er}]

Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 111 JORF 14 décembre 2000

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

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

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

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.

(...)

Chapitre IV : Du transport routier de marchandises.

(...)

– **Article 33**.....[modifié par l'article 34 ex 23 ter A]

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

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

Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles et conditions applicables au transport public de marchandises. La rémunération du transporteur principal est calculée conformément aux règles applicables aux contrats d'affrètement conclus par les commissionnaires de transport. **Les responsabilités du transporteur routier qui recourt à la sous-traitance sont celles prévues par le code de commerce pour les commissionnaires de transport.**

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

(...)

Titre III : Dispositions diverses

– **Article 46**.....*[modifié par l'article 38 ex 23 quinquies]*

Modifié par Loi n°2001-43 du 16 janvier 2001 - art. 20 JORF 17 janvier 2001

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

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

Loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public

Titre II : Démocratisation des conseils d'administration ou de surveillance

Chapitre Ier : Composition et fonctionnement des conseils.

- Article 5

Modifié par Loi n°2001-420 du 15 mai 2001 - art. 138 JORF 16 mai 2001

Dans les établissements publics mentionnés au 1 de l'article 1er d'une part, et, d'autre part, dans les entreprises mentionnées au 3 du même article dont plus de 90 p. 100 du capital est détenu par des personnes morales de droit public ou par des sociétés mentionnées à l'article 1er, ainsi que dans des sociétés centrales de groupes d'entreprises nationales d'assurance, les sociétés à forme mutuelle nationalisées, la société anonyme Natexis, le Crédit lyonnais et la compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur, le conseil d'administration ou de surveillance comprend :

1° des représentants de l'Etat nommés par décret et, le cas échéant, des représentants des autres actionnaires nommés par l'assemblée générale ;

2° des personnalités choisies, soit en raison de leur compétence technique, scientifique ou technologique, soit en raison de leur connaissance des aspects régionaux, départementaux ou locaux des activités en cause, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'entreprise, soit en raison de leur qualité de représentants des consommateurs ou des usagers, nommées par décret pris, le cas échéant, après consultation d'organismes représentatifs desdites activités ;

3° des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II.

Dans les établissements publics de l'Etat mentionnés à l'article 1er, le nombre des représentants de chacune de ces catégories est déterminé par décret, le nombre de représentants des salariés devant être égal au moins au tiers du nombre des membres du conseil d'administration ou du conseil de surveillance.

Dans les entreprises visées au 3 de l'article 1er et au premier alinéa du présent article, les représentants de chacune de ces catégories sont de six.

Toutefois, ils sont de cinq dans les conseils d'administration ou les conseils de surveillance des banques, des établissements financiers et des établissements de crédit à statut légal spécial dont les effectifs sont inférieurs à 30.000.

Dans les compagnies financières mentionnées au titre III de la loi du 11 février 1982 précitée, les représentants de chacune de ces catégories sont de cinq. Ils sont nommés par décret et, pour ce qui concerne les représentants des salariés, selon les modalités prévues à l'article 36 de la loi précitée. Les représentants des salariés doivent remplir les conditions prévues à l'article 15 de la présente loi.

Dans les conseils d'administration ou de surveillance des entreprises publiques mentionnées au présent article et qui sont chargés d'une mission de service public, au moins une des personnalités désignées en application du 2° du présent article doit être choisie parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.

Loi n°84-4 du 3 janvier 1984 Instituant pour les salariés un congé pour la création d'entreprises et un congé sabbatique

– **Article 4**.....[abrogé par l'article 47 ex 25]

~~Les dispositions de la présente loi sont applicables au personnel navigant professionnel de l'aviation civile dans les conditions fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.~~

Loi n°84-9 du 4 janvier 1984 portant modification du code du travail et relative au congé parental d'éducation et au travail à mi-temps des parents d'un jeune enfant

– **Article 7**.....[modifié par l'article 47 ex 25]

Les dispositions de la présente loi sont applicables au personnel navigant des entreprises d'armement maritime ~~et aux personnels navigants professionnels de l'aviation civile~~, dans les conditions fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

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

– **Article 1**.....[modifié par les articles 1^{er} et 4 ex 2]

Modifié par Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 - art. 22 (V) JORF 6 janvier 2006

Il est créé à la date du 1er janvier 1997 un établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé : "Réseau ferré de France". Cet établissement a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national. ~~La consistance et les caractéristiques principales de ce réseau sont fixées par l'Etat, dans les conditions prévues à l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.~~ **Il est le gestionnaire du réseau ferré national.**

Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France. Il la rémunère à cet effet. **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.**

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'exercice des missions de Réseau ferré de France. Sur la base de ce décret, une convention entre Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer français fixe, notamment, les conditions d'exécution et de rémunération des missions mentionnées au précédent alinéa.

Le décret prévu à l'alinéa précédent détermine les modalités selon lesquelles Réseau ferré de France exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou la confie à un tiers. Ce même décret détermine les conditions dans lesquelles, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'oeuvre privée, les mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur des ensembles d'opérations sont confiés à la Société nationale des chemins de fer français. Il détermine également les conditions dans lesquelles, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 précitée, Réseau ferré de France confie à la Société nationale des chemins de fer français des mandats de maîtrise d'ouvrage concernant des ouvrages en cours d'exploitation, et pour lesquels cette dernière se verrait confier des missions relevant de la maîtrise d'oeuvre ou de la réalisation de travaux.

Au plus tard le 31 décembre 2008 et tous les deux ans, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur l'évolution des relations entre Réseau ferré de France et le gestionnaire d'infrastructures délégué.

– **Article 1-1**.....[modifié par l'article 4 ex 2]

Créé par Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 - art. 22 (V) JORF 6 janvier 2006

Sauf s'il est fait application de l'article 1er-2, Réseau ferré de France peut recourir, pour des projets ~~d'infrastructures d'intérêt national ou international destinées à être incorporées au~~ **contribuant au développement, à l'aménagement et à la mise en valeur de l'infrastructure du** réseau ferré national, à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat ou à une convention de délégation de

service public prévue par les articles 38 et suivants de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques. Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure, ~~à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité qui demeurent régis par le deuxième alinéa de l'article 1er.~~ **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.** Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus avec celles qui incombent à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, y compris les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure nouvelle.

– **Article 1-2**

Créé par Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 - art. 22 (V) JORF 6 janvier 2006

L'Etat peut recourir directement au contrat ou à la convention mentionnés à l'article 1er-1 dans les mêmes conditions et pour le même objet. Dans ce cas, il peut demander à Réseau ferré de France de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution du contrat ou de la convention. Les rapports entre l'Etat et Réseau ferré de France ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'oeuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article.

– **Article 2.....***[modifié par l'article 4 ex 2]*

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France est constitué conformément aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. **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.**

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

Les personnels de Réseau ferré de France ont la qualité d'électeurs et sont éligibles aux élections des représentants du personnel au comité d'entreprise, ainsi qu'aux élections des représentants des salariés au conseil d'administration de Réseau ferré de France. Par dérogation à l'article 15 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, aucune condition d'ancienneté n'est exigée pour la première élection de ces représentants.

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

– **Article 2-1.....***[inséré par l'article 4 ex 2]*

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.

– Article 2-2.....[inséré par l'article 4 ex 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.

(...)

– Article 13.....[modifié par l'article 4 ex 2]

Modifié par Ordonnance n°2009-80 du 22 janvier 2009 - art. 27

Les ressources de Réseau ferré de France sont constituées par :

- les redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national ;
- les autres produits liés aux biens qui lui sont apportés ou qu'il acquiert ;
- les concours financiers de l'Etat, eu égard à la contribution des infrastructures ferroviaires à la vie économique et sociale de la nation, à leur rôle dans la mise en oeuvre du droit au transport et aux avantages qu'elles présentent en ce qui concerne l'environnement, la sécurité et l'énergie ;
- tous autres concours, notamment ceux des collectivités territoriales.

Le calcul des redevances ci-dessus mentionnées tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; **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** ; les règles de détermination de ces redevances sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Les principes d'évolution de ces redevances sont fixés de façon pluriannuelle.

Réseau ferré de France peut, dès sa création, procéder à une offre au public de titres financiers et émettre tout titre représentatif d'un droit de créance.

Ordonnance n°2007-329 du 12 mars 2007 relative au code du travail

– **Article 13**.....[modifié par l'article 33 ex 23 bis]

Nonobstant les dispositions de l'article 1er, demeurent en vigueur, dans leur rédaction en vigueur à la date de la publication de la présente ordonnance, les dispositions suivantes de la partie législative du code du travail :

- 1° Les dispositions de l'article L. 143-11-7, en tant qu'elles s'appliquent aux marins mentionnés à l'article L. 742-6 ;
- 2° Les dispositions de l'article L. 143-11-9, en tant qu'elles s'appliquent aux marins mentionnés à l'article L. 742-6 ;
- 3° Les articles L. 148-2 et L. 148-3, ainsi que l'article L. 154-3, en tant qu'il s'applique aux infractions aux dispositions de ces deux articles ;
- 4° La deuxième phrase du troisième alinéa de l'article L. 212-4-4 ;
- 5° Les articles L. 212-18 et L. 212-19 ;
- 6° L'article L. 213-11 ;
- 7° L'article L. 220-3 ;
- 8° Le second alinéa de l'article L. 221-1 ;
- 9° L'article L. 321-13 ;
- 10° Les articles L. 323-2, L. 323-4-1, L. 323-8-6-1 ;
- 11° En tant qu'ils s'appliquent aux collectivités et organismes mentionnés à l'article L. 323-2, les quatre premiers alinéas de l'article L. 323-5, le premier alinéa de l'article L. 323-8, les articles L. 323-8-7 et L. 323-8-8, le cinquième alinéa de l'article L. 323-21 et l'article L. 323-34 ;
- ~~12° Le neuvième alinéa de l'article L. 342-3 et le dixième alinéa de ce même article en tant qu'il s'applique aux entreprises de transport ;~~
- 13° L'article L. 351-13, en tant qu'il s'applique aux personnes mentionnées aux 1° et 2° de ce même article ;
- 14° L'article L. 353-2 ;
- 15° Les articles L. 471-1 à L. 471-3 ;
- 16° Le cinquième alinéa de l'article L. 620-10 ;
- 17° Les articles L. 713-1 et L. 713-2 ;
- 18° L'article L. 742-1, les II à IV de l'article L. 742-1-1 et les articles L. 742-2 à L. 743-2 ;
- 19° Les articles L. 800-4 et L. 800-5 en tant qu'ils concernent la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française ;
- 20° Le douzième alinéa de l'article L. 812-1 ;
- 21° Les articles L. 970-1 à L. 970-6 ;
- 22° Le deuxième alinéa de l'article L. 981-4.

– **Article 13-1**.....[abrogé par l'article 33 ex 23 bis]

~~Les dispositions du 12° de l'article 13 de la présente ordonnance ne sont pas applicables à Saint Pierre et Miquelon.~~

Code de la consommation

Livre Ier : Information des consommateurs et formation des contrats

Titre II : Pratiques commerciales

- *Chapitre Ier : Pratiques commerciales réglementées*

- Section 13 : Contrats de transports de déménagement.....[inséré par l'article 40 ex 23 septies]

- Article L. 121-95.....[inséré par l'article 40 ex 23 septies]

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.

- Article L. 121-96.....[inséré par l'article 40 ex 23 septies]

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.

Code de justice administrative

Livre III : La compétence

Titre Ier : La compétence de premier ressort

- *Chapitre Ier : La compétence en raison de la matière*

(...)

– **Article L. 311-4**.....[modifié par l'article 17 ex 10]

Modifié par Ordonnance n°2006-596 du 23 mai 2006 - art. 3 (V) JORF 25 mai 2006

Le Conseil d'Etat connaît, en premier et dernier ressort, des recours de pleine juridiction qui lui sont attribués en vertu :

1° De l'article L. 310-18 du code des assurances contre les décisions de sanction prises par l'Autorité de contrôle des assurances et des mutuelles ;

2° De l'article L. 313-13 du code de la construction et de l'habitation contre les décisions de sanction prises par le ministre chargé du logement ;

3° Des articles L. 5-3 et L. 36-11 du code des postes et des communications électroniques contre les décisions de sanction prises par l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes ;

4° De l'article L. 951-10 du code de la sécurité sociale et l'article L. 531-6 du code de la mutualité contre les décisions de sanction prises par la commission de contrôle des institutions de retraite et de prévoyance ;

5° De l'article 42-8 de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 contre les décisions du Conseil supérieur de l'audiovisuel visées aux articles 42-1, 42-3 et 42-4 de cette loi ;

6° De l'article 71 de la loi n° 96-597 du 2 juillet 1996 contre les décisions de sanction prises par l'Autorité des marchés financiers à l'encontre des prestataires de service d'investissement agréés ;

7° De l'article L. 623-3 du code monétaire et financier ;

8° Des articles L. 232-24 et L. 241-8 du code du sport ;

9° De l'article 40 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 contre les décisions de sanction prises par la Commission de régulation de l'énergie.

10° De l'article 17 ~~40~~ de la loi n° du relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports contre les décisions de sanction prises par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

TITRE V : Voies à statuts particuliers

Chapitre III : Ouvrages d'art

• Section 2 : Dispositions particulières.

– Article L. 153-7.....[modifié par l'article 32 ex 23]

Les conditions de construction et d'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc font l'objet :

1° ~~De la convention signée à Paris, le 14 mars 1953, entre la République française et la République italienne, ratifiée par la loi n° 57-506 du 17 avril 1957 ;~~

2° ~~De l'avenant à ladite convention en date du 25 mars 1965 ;~~

3° ~~De l'échange de lettres du 1er mars 1966 entre la France et l'Italie relatif à la constitution d'une commission franco-italienne de contrôle du tunnel sous le Mont-Blanc.~~

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.

– Article L. 153-8

Modifié par LOI n°2008-1425 du 27 décembre 2008 - art. 63

Les conditions de construction et d'exploitation du tunnel routier du Fréjus font l'objet de la convention et du protocole relatif aux questions fiscales et douanières, signés à Paris le 23 février 1972 entre la République française et la République italienne, ratifiés par la loi n° 72-627 du 5 juillet 1972.

– Article L. 153-9

Créé par Loi 89-413 1989-06-22 jorf 24 juin 1989

La chambre de commerce et d'industrie du Havre a, en vertu de la convention passée avec l'Etat le 18 décembre 1950, approuvée par la loi n° 51-558 du 17 mai 1951, le droit de percevoir des péages et d'exploiter un pont-route sur la Seine à Tancarville.

Les modifications éventuelles aux clauses du cahier des charges annexé à la convention précitée sont approuvées par décret en Conseil d'Etat.

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 153-2, ces modifications peuvent autoriser le concessionnaire à affecter une partie du produit des péages au financement de la construction d'un nouveau franchissement de la Seine en aval de Tancarville.

Livre Ier : Du commerce en général

- **Titre III : Des courtiers, des commissionnaires, des transporteurs , des agents commerciaux et des vendeurs à domicile indépendants**

- *Chapitre III : Des transporteurs.*

(...)

- **Article L. 133-3**.....[modifié par l'article 40 ex 23 septies]

Modifié par LOI n°2009-888 du 22 juillet 2009 - art. 34

La réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée. ~~Ce délai de trois jours ne s'applique pas aux prestations de déménagement.~~

Si dans le délai ci-dessus prévu il est formé une demande d'expertise en application de l'article L. 133-4, cette demande vaut protestation sans qu'il soit nécessaire de procéder comme il est dit au premier alinéa.

Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux.

- **Article L. 133-4**

En cas de refus des objets transportés ou présentés pour être transportés, ou de contestation de quelque nature qu'elle soit, sur la formation ou l'exécution du contrat de transport, ou à raison d'un incident survenu au cours même et à l'occasion du transport, l'état des objets transportés ou présentés pour être transportés et, en tant que de besoin, leur conditionnement, leur poids, leur nature, etc., sont vérifiés et constatés par un ou plusieurs experts nommés par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le président du tribunal d'instance et par ordonnance rendue sur requête.

Le requérant est tenu, sous sa responsabilité, d'appeler à cette expertise, même par simple lettre recommandée ou par télégramme, toutes parties susceptibles d'être mises en cause, notamment l'expéditeur, le destinataire, le voiturier et le commissionnaire, et les experts doivent prêter serment, sans formalité d'audience, devant le juge qui les a commis ou devant le juge du tribunal d'instance où ils procèdent. Toutefois, en cas d'urgence, le juge saisi de la requête peut dispenser de l'accomplissement de tout ou partie des formalités prévues au présent alinéa. Mention est faite de cette dispense dans l'ordonnance.

Le dépôt ou séquestre des objets en litige, et ensuite leur transport dans un dépôt public, peut être ordonné.

La vente peut en être ordonnée jusqu'à concurrence des frais de voiture ou autres déjà faits. Le juge attribue le produit de la vente à celle des parties qui a fait l'avance desdits frais.

(...)

- **Article L. 133-7**

Le voiturier a privilège sur la valeur des marchandises faisant l'objet de son obligation et sur les documents qui s'y rapportent pour toutes créances de transport, même nées à l'occasion d'opérations antérieures, dont son donneur d'ordre, l'expéditeur ou le destinataire restent débiteurs

envers lui, dans la mesure où le propriétaire des marchandises sur lesquelles s'exerce le privilège est impliqué dans lesdites opérations.

Les créances de transport couvertes par le privilège sont les prix de transport proprement dits, les compléments de rémunération dus au titre de prestations annexes et d'immobilisation du véhicule au chargement ou au déchargement, les frais engagés dans l'intérêt de la marchandise, les droits, taxes, frais et amendes de douane liés à une opération de transport et les intérêts.

– **Article L. 133-8**.....[inséré par l'article 34 ex 23 ter A]

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 L. 133-9**.....[inséré par l'article 40 ex 23 septies]

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.

Code pénal

Livre Ier : Dispositions générales

Titre Ier : De la loi pénale

- *Chapitre III : De l'application de la loi pénale dans l'espace*

- Section 2 : Des infractions commises hors du territoire de la république.

- **Article 113-6**.....[modifié par l'article 36 ex 23 ter]

La loi pénale française est applicable à tout crime commis par un Français hors du territoire de la République.

Elle est applicable aux délits commis par des Français hors du territoire de la République si les faits sont punis par la législation du pays où ils ont été commis.

Elle est applicable aux infractions aux dispositions 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, commises dans un autre État membre de l'Union européenne et constatées en France, sous réserve des dispositions de l'article 692 du code de procédure pénale ou de la justification d'une sanction administrative qui a été exécutée ou ne peut plus être mise à exécution.

Il est fait application du présent article lors même que le prévenu aurait acquis la nationalité française postérieurement au fait qui lui est imputé.

(...)

Livre IV : De quelques procédures particulières

Titre IX : Des infractions commises hors du territoire de la République

- *Chapitre Ier : De la compétence des juridictions françaises*

- **Article 689**.....[modifié par l'article 36 ex 23 ter]

Modifié par Loi n°99-515 du 23 juin 1999 - art. 30 JORF 24 juin 1999

Les auteurs ou complices d'infractions commises hors du territoire de la République peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises soit lorsque, conformément aux dispositions du livre Ier du code pénal ou d'un autre texte législatif, la loi française est applicable, soit lorsqu'une convention internationale **ou un acte pris en application du traité instituant les Communautés européennes donne** compétence aux juridictions françaises pour connaître de l'infraction.

(...)

- **Article 689-10**

Créé par Loi n°2001-1062 du 15 novembre 2001 - art. 33 JORF 16 novembre 2001

Pour l'application de la convention internationale pour la répression du financement du terrorisme, ouverte à la signature à New York le 10 janvier 2000, peut être poursuivie et jugée dans les conditions prévues à l'article 689-1 toute personne coupable d'un crime ou d'un délit défini par les articles 421-1 à 421-2-2 du code pénal lorsque cette infraction constitue un financement d'actes de terrorisme au sens de l'article 2 de ladite convention.

- **Article 689-12**.....[inséré par l'article 36 ex 23 ter]

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.

Code de l'environnement

Livre III : Espaces naturels

Titre II : Littoral

- *Chapitre Ier : Protection et aménagement du littoral*

- *Section 5 : Ouvrages d'art reliant les îles au continent*

- **Article L. 321-11**.....[modifié par l'article 37 ex 23 quater A]

Modifié par Ordonnance n°2000-916 du 19 septembre 2000 - art. 3 (V) JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002

A la demande de la majorité des communes ou des groupements de communes compétents en matière d'aménagement, d'urbanisme ou d'environnement d'une île maritime reliée au continent par un ouvrage d'art, le conseil général peut instituer un droit départemental de passage dû par les passagers de chaque véhicule terrestre à moteur empruntant cet ouvrage entre le continent et l'île.

Le droit mentionné au premier alinéa est établi et recouvré au profit du département. Il peut être perçu par l'exploitant de l'ouvrage en vue du reversement au département.

Le montant de ce droit, ~~qui ne peut excéder 3,05 euros par véhicule~~, est fixé par le conseil général après accord avec la majorité des communes et groupements de communes mentionnés au premier alinéa.

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.

~~La délibération du conseil général peut prévoir des tarifs différents ou la gratuité selon les diverses catégories~~ **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 d'utilisateurs pour tenir compte soit d'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les espaces naturels protégés, soit de la situation particulière de certains utilisateurs et, notamment, de ceux qui ont leur domicile ou leur lieu de travail dans l'île concernée, ou leur domicile dans le département concerné, soit de l'accomplissement d'une mission de service public.**

~~Le produit de la taxe est inscrit au budget du département. Il est destiné, sur les îles concernées, au financement exclusif de mesures de protection et de gestion des espaces naturels, dans le cadre d'une convention conclue entre le préfet, le conseil général et les communes et les groupements de communes insulaires mentionnés au premier alinéa. Déduction faite des charges liées à sa perception ainsi que des opérations dont le département est maître d'ouvrage, il est transféré au budget des communes et groupements de communes concernés dans le cadre de la convention précitée.~~

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.

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article.

Code de la route

Livre 2 : Le conducteur

Titre 2 : Permis de conduire

- *Chapitre 5 : Enregistrement et communication des informations relatives au permis de conduire.*

(...)

- **Article L. 225-5**.....[modifié par l'article 41 ex 23 octies]

Modifié par Loi n°2003-495 du 12 juin 2003 - art. 24 JORF 13 juin 2003

Les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire sont communiquées sur leur demande :

- 1° Au titulaire du permis, à son avocat ou à son mandataire ;
- 2° Aux autorités compétentes des territoires et collectivités territoriales d'outre-mer, aux fins d'authentification du permis de conduire ;
- 3° Aux autorités étrangères compétentes, aux fins d'authentification du permis de conduire, conformément aux accords internationaux en vigueur ;
- 4° Aux officiers ou agents de police judiciaire agissant dans le cadre d'une enquête préliminaire ;
- 5° Aux militaires de la gendarmerie ou aux fonctionnaires de la police nationale habilités à effectuer des contrôles routiers en application des dispositions du présent code ;
- 5° bis Aux agents de police judiciaire adjoints et aux gardes champêtres, aux seules fins d'identifier les auteurs des infractions au présent code qu'ils sont habilités à constater ;
- 6° Aux autorités administratives civiles ou militaires pour les personnes employées ou susceptibles d'être employées comme conducteur de véhicule à moteur ;
- 7° Aux entreprises d'assurances pour les personnes dont elles garantissent ou sont appelées à garantir la responsabilité encourue du fait des dommages causés par les véhicules à moteur ;
- 8° A l'organisme chargé de la délivrance et de la gestion des cartes de conducteur associées au chronotachygraphe électronique utilisé pour le contrôle des transports routiers.
- 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.**

(...)

Titre 3 : Comportement du conducteur

- *Chapitre 4 : Conduite sous l'influence de l'alcool.*

(...)

- **Article L. 234-14**

A compter d'une date et dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, tout conducteur d'un véhicule automobile devra justifier de la possession d'un éthylotest.

- **Article L. 234-15**.....[modifié par l'article 42 ex 23 nonies]

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.

Livre 4 : L'usage des voies

Titre 3 : Dispositions complémentaires applicables à la circulation de certains véhicules

- *Chapitre 3 : Transports exceptionnels et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque*

- **Article L. 433-1**.....[inséré par l'article 43 ex 23 decies]

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.

Code de l'aviation civile

Livre Ier : Aéronefs

Titre II : Immatriculation, nationalité et propriété des aéronefs

• *Chapitre III : Saisie et vente forcée des aéronefs*

(...)

– **Article L. 123-4**.....[modifié par l'article 51 ex 28]

Créé par Loi n°2005-357 du 20 avril 2005 - art. 12 JORF 21 avril 2005

~~En cas de non paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route, de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ou des amendes administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'exploitant d'aérodrome ou l'autorité administrative de l'Etat compétente peuvent, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure.~~

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.**

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

(...)

Livre II : Aérodrômes

TITRE II : Aérodrômes ouverts a la circulation aérienne publique

• *CHAPITRE VII : Environnement des aérodrômes.*

– **Article L. 227-1**.....[modifié par l'article 48 ex 26]

Créé par Loi n°99-588 du 12 juillet 1999 - art. 1 JORF 13 juillet 1999

~~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",~~ **L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est une autorité administrative indépendante** composée de huit membres nommés en raison de leur compétence dans les domaines économique, juridique ou technique ou de leur connaissance en matière d'environnement, de santé humaine ou de transport aérien :

1° Un président nommé par décret pris en conseil des ministres ; celui-ci exerce ses fonctions à plein temps ;

2° Deux membres respectivement désignés par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat ;

3° Cinq membres, nommés par décret en conseil des ministres, respectivement compétents en matière :

- d'acoustique, sur proposition du ministre chargé de l'environnement ;
- de ~~gêne sonore~~ **nuisances sonores**, sur proposition du ministre chargé de l'environnement ;
- de santé humaine, sur proposition du ministre chargé de la santé ;
- d'aéronautique, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile ;
- de navigation aérienne, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile.

Le mandat des membres de l'autorité est de six ans. Il n'est pas révocable.

Pour assurer un renouvellement par moitié de l'autorité, quatre membres sont nommés tous les trois ans.

Sauf démission, il ne peut être mis fin aux fonctions de membre qu'en cas d'empêchement constaté par l'autorité dans des conditions qu'elle définit.

Tout membre exerçant une activité ou détenant un mandat, un emploi ou des intérêts incompatibles avec sa fonction est déclaré démissionnaire d'office, après consultation de l'autorité, selon les formes requises pour sa nomination.

Si, en cours de mandat, le président ou un membre de l'autorité cesse d'exercer ses fonctions, le mandat de son successeur est limité à la période restant à courir. Ce successeur est nommé dans un délai de deux mois.

Le mandat des membres de l'autorité n'est pas renouvelable. Toutefois, cette règle n'est pas applicable aux membres dont le mandat, en application de l'alinéa ci-dessus, n'a pas excédé deux ans.

~~Pour la constitution initiale de l'autorité, le président est nommé pour six ans. Les mandats de l'un des deux membres mentionnés au 2° et de trois des cinq membres mentionnés au 3° sont fixés à trois ans. La détermination des sièges correspondants se fait par tirage au sort postérieurement à la désignation de leurs titulaires.~~

~~Les membres de l'autorité ne peuvent être nommés au-delà de l'âge de soixante-cinq ans.~~

L'autorité ne peut délibérer que si quatre au moins de ses membres sont présents. Si elle n'a pu délibérer, une réunion doit se tenir dans un délai maximum d'un mois. Elle délibère à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Les fonctions de président sont rémunérées et les fonctions de membre de l'autorité sont indemnisées dans des conditions fixées par arrêté interministériel.

– **Article L. 227-2**

Créé par Loi n°99-588 du 12 juillet 1999 - art. 1 JORF 13 juillet 1999

La qualité de membre de l'autorité est incompatible avec l'exercice de toute activité professionnelle publique ou privée et de toute responsabilité associative, donnant à son titulaire un intérêt direct ou indirect à l'activité des aéroports. Elle est également incompatible avec l'exercice de tout mandat électif, ainsi qu'avec la détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise des secteurs aéronautique ou aéroportuaire.

– **Article L. 227-3**

Créé par Loi n°99-588 du 12 juillet 1999 - art. 1 JORF 13 juillet 1999

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires émet, à son initiative ou sur saisine du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de l'urbanisme et du logement ou du ministre chargé de l'environnement ou d'une commission consultative de l'environnement mentionnée à l'article L. 571-13 du code de l'environnement ou d'une association concernée par l'environnement sonore aéroportuaire, des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit et notamment à la définition d'indicateurs de mesure adéquats, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, et à la limitation de leur impact sur l'environnement, en particulier par les procédures de moindre bruit pour le décollage et l'atterrissage. L'autorité prend connaissance des informations et propositions émises par l'ensemble des parties concernées par le bruit lié aux aérodromes et aux trajectoires de départ, d'attente et d'approche.

Elle est habilitée à saisir l'autorité administrative compétente de tout manquement aux règles fixées pour la protection de l'environnement sonore des aérodromes, passible d'une sanction administrative.

– **Article L. 227-4**.....[modifié par l'article 48 ex 26]

Modifié par Loi n°2005-357 du 20 avril 2005 - art. 11 JORF 21 avril 2005

~~I. - Sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances~~, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires prononce une amende administrative à l'encontre :

- soit de la personne physique ou morale exerçant une activité de transport aérien public au sens du premier alinéa de l'article L. 330-1,
- soit de la personne physique ou morale au profit de laquelle est exercée une activité de transport aérien au sens de l'article L. 310-1,
- soit de la personne physique ou morale exerçant une activité aérienne, rémunérée ou non, autre que celles visées à l'article L. 310-1 et au premier alinéa de l'article L. 330-1,
- soit du fréteur dans le cas visé à l'article L. 323-1,

~~dont l'aéronef ne respecte pas~~ **ne respectant pas** les mesures prises par le ministre chargé de l'aviation civile sur un aérodrome fixant :

- des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de la classification acoustique, de leur capacité en sièges ou de leur masse maximale certifiée au décollage ;
- des restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent ;
- des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter les nuisances sonores engendrées par ces phases de vol ;
- des règles relatives aux essais moteurs ;
- des valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser.

~~Les manquements à ces mesures 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.~~

~~La personne concernée est invitée à présenter ses observations à l'autorité dans un délai d'un mois à compter de cette notification.~~

~~A l'expiration du délai d'un mois mentionné à l'alinéa précédent, l'autorité saisit la commission pour que celle-ci lui fasse une proposition sur les suites à donner à l'affaire et, le cas échéant, sur le montant de l'amende à prononcer. Cette proposition est adoptée à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président de la commission est prépondérante.~~

~~Durant la procédure suivie devant l'autorité et la commission, la personne concernée doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier. Elle doit pouvoir être entendue par la commission avant que celle-ci ne se prononce sur son cas et se faire représenter ou assister par la personne de son choix.~~

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.

~~Les amendes administratives sont prononcées par l'autorité et ne peuvent excéder, par manquement constaté, un montant de 1 500 euros pour une personne physique et de 20 000 euros pour une personne morale. Elles font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Elles sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction. Aucune amende ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement. Aucune poursuite ne peut être engagée plus de deux ans après la commission des faits constitutifs d'un manquement.~~

Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État.

~~Les membres de la Commission nationale de prévention des nuisances sont nommés par le ministre chargé de l'aviation civile et comprennent, outre un président choisi parmi les personnes représentant l'Etat, des personnalités qualifiées dans les domaines de l'aéronautique et de l'environnement. Un décret en Conseil d'Etat fixe le nombre de membres titulaires et suppléants de la commission, ainsi que ses règles de fonctionnement.~~

– **Article L. 227-5**.....[modifié par l'article 48 ex 26]

Modifié par Loi n°2003-1312 du 30 décembre 2003 - art. 19 (V)

Pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires :

1° Définit :

- les indicateurs de mesure du bruit et ~~de la gêne sonore~~ **des nuisances sonores** ;
- les prescriptions techniques applicables, en conformité avec les normes internationales, aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires ;
- les prescriptions concernant le nombre et l'emplacement des stations de mesure de bruit pour chacun de ces aérodromes ;
- les prescriptions d'exploitation du réseau de stations.

Ces indicateurs et prescriptions sont, après homologation par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile, publiés au Journal officiel de la République française. La mise en place, l'entretien et le renouvellement de ces stations sont assurés par l'exploitant de l'aérodrome ;

2° S'assure du respect de ces prescriptions par l'exploitant de l'aérodrome. En cas de manquement, l'autorité met l'exploitant de l'aérodrome en demeure de respecter les obligations qui lui sont imposées en vertu du 1° du présent article dans un délai qu'elle fixe et qui ne peut être supérieur à un an. Si à l'expiration de ce délai elle constate que l'exploitant ne s'est pas conformé à la mise en demeure qui lui a été adressée, elle fait procéder elle-même aux travaux et réalisations nécessaires. Ces travaux sont effectués aux frais et sous la responsabilité de l'exploitant ;

3° Etablit un programme de diffusion auprès du public, ou de toute personne physique ou morale qui en fait la demande, des informations sur le bruit dû au transport aérien et à l'activité aéroportuaire, et en particulier des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit et des données relatives aux sanctions infligées en vertu de l'article [L. 227-4](#) et veille à la mise en oeuvre de ce programme ;

4° S'assure, le cas échéant, de la fiabilité des conditions dans lesquelles ces informations ont été recueillies auprès des exploitants d'aérodromes, des transporteurs aériens et des services de l'Etat concernés ;

5° S'assure des conditions dans lesquelles les personnes ont accès aux informations relatives aux plans d'exposition au bruit et aux plans de gêne sonore et émet des recommandations pour améliorer l'accès à ces informations ;

6° Est consultée sur le projet de plan de gêne sonore visé à l'article L. 571-16 du code de l'environnement et sur le projet de plan d'exposition au bruit et recommande leur révision quand elle l'estime nécessaire ;

7° Est consultée sur les projets de textes réglementaires fixant pour les aérodromes concernés les mesures visant à assurer la protection de leur environnement sonore, notamment les valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser, et sur les projets d'élaboration ou de modification des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments des mêmes aérodromes ;

8° Contrôle, à son initiative ou sur saisine de la commission consultative de l'environnement mentionnée à l'article L. 571-13 du code de l'environnement, le respect des engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aérodrome en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation. Elle rend publics les résultats de ce contrôle ;

9° Peut être saisie, en cas de désaccord sur l'exécution des engagements visés au 8°, d'une demande de médiation par l'une ou l'autre des parties, par la commission consultative de l'environnement mentionnée ci-dessus, par le ministre chargé de l'aviation civile ou par le ministre chargé de l'environnement.

– **Article L. 227-6**

Créé par Loi n°99-588 du 12 juillet 1999 - art. 1 JORF 13 juillet 1999

Pour l'exercice de ses missions visées au premier alinéa de l'article L. 227-3 et à l'article L. 227-5, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires peut charger un ou plusieurs de ses membres ou de ses agents, ou des experts qu'elle aura mandatés, de procéder à des vérifications sur place ou de se faire communiquer tous renseignements et documents utiles à ses missions.

Les autorités publiques, les agents publics, les exploitants d'aérodromes et les transporteurs aériens ne peuvent s'opposer à l'action de l'autorité pour quelque motif que ce soit et doivent prendre toutes mesures utiles pour la faciliter.

– **Article L. 227-7**.....[modifié par l'article 48 ex 26]

Créé par Loi n°99-588 du 12 juillet 1999 - art. 1 JORF 13 juillet 1999

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires établit chaque année un rapport rendant compte de son activité. Ce rapport est remis au Gouvernement et au Parlement. ~~Il est rendu public.~~

L'autorité peut suggérer dans ce rapport **public** toute modification législative ou réglementaire que lui paraissent appeler notamment les évolutions techniques et l'approfondissement des connaissances en matière de santé humaine.

– **Article L. 227-8**

Créé par Loi n°99-588 du 12 juillet 1999 - art. 1 JORF 13 juillet 1999

Les crédits nécessaires au fonctionnement de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires sont inscrits au budget général de l'Etat sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile.

Les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne sont pas applicables à leur gestion.

Le président de l'autorité est ordonnateur des dépenses. Il présente les comptes de l'autorité au contrôle de la Cour des comptes.

– **Article L. 227-9**.....[modifié par l'article 48 ex 26]

Créé par Loi n°99-588 du 12 juillet 1999 - art. 1 JORF 13 juillet 1999

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires dispose de services qui sont placés sous l'autorité de son président.

Celui-ci nomme le rapporteur permanent et son suppléant.

~~L'autorité établit son règlement intérieur.~~

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

L'autorité peut employer des fonctionnaires en position de détachement dans les mêmes conditions que le ministère chargé de l'aviation civile. Elle peut recruter des agents contractuels.

Les personnels des services de l'autorité sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions.

– **Article L. 227-10**

Modifié par Loi - art. 19 (V) JORF 31 décembre 2003

Pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, la modification de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments, en-dessous

d'une altitude fixée par décret en Conseil d'Etat, fait l'objet d'une enquête publique préalable organisée par l'autorité administrative, dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Les modifications à prendre en compte sont celles revêtant un caractère permanent et ayant pour effet de modifier, de manière significative, les conditions de survol.

Le bilan de l'enquête publique est porté à la connaissance de la commission consultative de l'environnement et de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, qui émettent un avis sur la modification de la circulation aérienne envisagée.

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article.

– **Article L. 227-11**.....[inséré par l'article 49 ex 26 bis]

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.

(...)

LIVRE III : Transport aérien

Titre III : Entreprises de transport aérien

(...)

– **Article L. 330-10**

Modifié par Loi n°2003-239 du 18 mars 2003 - art. 78 JORF 19 mars 2003

Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, peuvent être chargés de la constatation des infractions et manquements aux dispositions du présent livre et des décrets pris pour son application les agents et fonctionnaires énumérés à l'article L. 150-13, ainsi que les fonctionnaires des corps administratifs de catégorie A de l'aviation civile, commissionnés à cet effet et assermentés.

– **Article L. 330-10-1**.....[inséré par l'article 50 ex 27]

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.

– Article L. 330-10-2.....[inséré par l'article 50 ex 27]

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.

– Article L. 330-10-3.....[inséré par l'article 50 ex 27]

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.

– Article L. 330-11.....[modifié par l'article 50 ex 27]

Modifié par LOI n°2009-526 du 12 mai 2009 - art. 115

Les conditions d'application des articles L. 330-4 et ~~L. 330-6~~ L. 330-6, L. 330-10-1, L. 330-10-2 et L. 330-10-3 sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

(...)

Titre IV : Société Air France

• Chapitre II : fonctionnement

– Article L. 342-3

Modifié par Loi n°2004-734 du 26 juillet 2004 - art. 2 JORF 28 juillet 2004

Le conseil d'administration ou, selon le cas, le conseil de surveillance de la société Air France peut compter jusqu'à six membres élus par les salariés dans les conditions prévues, selon le cas, par les articles L. 225-27 à L. 225-34 ou les articles L. 225-79 et L. 225-80 du code de commerce. Pour l'élection de ces membres, les statuts peuvent prévoir que les salariés sont répartis entre quatre collèges comprenant respectivement le personnel navigant technique, le personnel navigant commercial, les cadres et les autres salariés. Les statuts fixent alors le nombre de membres élus par chacun des collèges.

Les statuts peuvent prévoir que la représentation des salariés actionnaires au conseil d'administration ou, selon le cas, au conseil de surveillance peut se faire en deux catégories, comprenant respectivement le personnel navigant technique et les autres salariés. Les statuts fixent alors le nombre de membres de chaque catégorie, qui sont désignés, pour chacune d'elles, dans les conditions prévues par l'article L. 225-23 ou par l'article L. 225-71 du code de commerce.

En cas d'opération donnant lieu à l'apport de tout ou partie de l'actif de la société Air France à une autre société, titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien, dont elle détient la majorité du capital social et des droits de vote, les dispositions du premier alinéa du présent article sont applicables à la société bénéficiaire des apports.

– Article L. 342-4.....[modifié par l'article 46 ex 24 bis]

Modifié par Loi n°2004-734 du 26 juillet 2004 - art. 5 JORF 28 juillet 2004

Par dérogation aux dispositions des articles ~~L. 433-2~~ et ~~L. 435-4~~ **L. 2324-11 et L. 2327-4** du code du travail, les personnels navigants professionnels **autres que ceux mentionnés à l'article L. 423-8 du présent code** constituent un collège spécial pour l'élection des représentants du personnel au sein des comités d'établissement de la société Air France et disposent d'une représentation spécifique au comité central d'entreprise. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent alinéa.

En cas d'opération donnant lieu à l'apport de tout ou partie de l'actif de la société Air France à une autre société, titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien, dont elle détient la majorité du capital social et des droits de vote, les dispositions de l'alinéa précédent sont applicables à la société bénéficiaire des apports.

(...)

Livre IV : Personnel navigant

Titre II : Personnel navigant professionnel

• Chapitre II : commandant de bord et équipage.

– Article L. 422-1.....[modifié par l'article 45 ex 24]

L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

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.

– **Article L. 422-2**

Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision.

– **Article L. 422-3**

Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

Il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission.

– **Article L. 422-4**

Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit sans mandat spécial :

- a) D'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
- b) De faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
- c) De prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- d) D'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier ;
- e) D'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

Le règlement du litige est porté, le cas échéant, devant le tribunal de commerce.

– **Article L. 422-5**.....[modifié par l'article 45 ex 24]

Créé par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 - art. 16 JORF 14 juillet 2004

I. - La durée annuelle du temps de service des salariés qui exercent l'une des fonctions énumérées à l'article L. 421-1 ne peut excéder 2 000 heures, dans lesquelles le temps de vol est limité à 900 heures.

Pour l'application du présent article :

- le temps de service comprend au moins la somme des temps de vol, des temps consacrés aux activités connexes au vol et de certaines fractions, déterminées par décret pris après consultation des organisations d'employeurs et de salariés intéressées, du temps pendant lequel le salarié est

présent sur le site de travail et susceptible à tout moment d'être appelé pour accomplir un vol ou une tâche relevant de son contrat de travail ;

- le temps de vol est le temps qui s'écoule entre l'heure à laquelle l'aéronef quitte son lieu de stationnement en vue de décoller jusqu'à celle à laquelle il s'arrête au lieu de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs sont éteints.

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.

– **Article L. 422-6**

Créé par Ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 - art. 16 JORF 14 juillet 2004

Outre les périodes de congé légal définies par les articles L. 223-2 à L. 223-17 du code du travail, les salariés mentionnés à l'article L. 422-5 doivent bénéficier d'au moins 7 jours par mois et d'au moins 96 jours par année civile libres de tout service et de toute astreinte. Ces jours, notifiés à l'avance, peuvent comprendre les périodes de repos et tout ou partie des temps d'arrêt déterminés par la loi ou le règlement.

• ***Chapitre III : Contrat de travail***

(...)

– **Article L. 423-6**

Outre les biens qui, aux termes du code de procédure civile ou des lois spéciales, ne peuvent faire l'objet de saisies ou de mises en gage, ne peuvent être ni saisis ni mis en gage pour quelque cause que ce soit : l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres du personnel navigant et affectés à l'exercice de leur profession.

Les sommes dues aux intéressés pour frais médicaux ou pharmaceutiques, frais de logement et de subsistance et frais de rapatriement au lieu d'engagement sont incessibles et insaisissables.

– **Article L. 423-7**.....[inséré par l'article 46 ex 24 bis]

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.

– **Article L. 423-8**.....[inséré par l'article 46 ex 24 bis]

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.

– **Article L. 423-9**.....[inséré par l'article 46 ex 24 bis]

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.

– **Article L. 423-10**.....[inséré par l'article 46 ex 24 bis]

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.