

Loi d'orientation des transports intérieurs - L O T I -

Loi n.° 82-1153 du 30 décembre 1982 (version consolidée - u 01 janvier 2013)

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 1 (abrogé)

Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 - art. 45 (VT) JORF 12 février 2005

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 2 (abrogé)

Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 - art. 45 (VT) JORF 12 février 2005

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 3 (abrogé)

Modifié par LOI n°2009-967 du 3 août 2009 - art. 15

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 3-1 (abrogé)

Créé par Loi n°2005-781 du 13 juillet 2005 - art. 7 JORF 14 juillet 2005

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 4

Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

L'Etat et ses établissements publics gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales passent des contrats pluriannuels définissant des priorités et prévoyant les moyens nécessaires à leurs actions.

Article 5

Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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.

Article 6 (abrogé)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 6-1

Modifié par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 33 (V)

I.- L'activité de cabotage routier de marchandises est subordonnée à la réalisation préalable d'un transport routier international. A cette condition, elle peut être pratiquée à titre temporaire par tout transporteur routier pour compte d'autrui établi dans un Etat 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 Etat 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 LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 38

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 (abrogé)

Modifié par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 38

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 8 (abrogé)

Modifié par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 34

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 8-1 (abrogé)

Créé par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 66

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Chapitre II: Des conditions sociales et de la sécurité.

Article 9 (abrogé)

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

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7



Article 10 (abrogé)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 11 (abrogé)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 12 (abrogé)

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

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 13

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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

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

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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, l'article 13, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, est maintenu en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée).

Article 13-1

Modifié par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 1

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

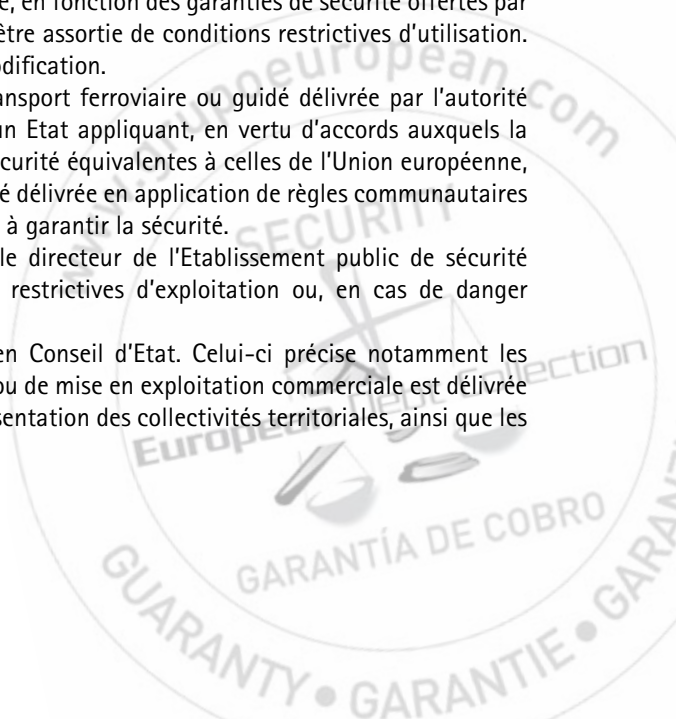
Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport public guidé ou ferroviaire ne peuvent être engagés avant que l'Etat ou l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, ou au directeur général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

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 du système. 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 Etat membre de l'Union européenne ou celle d'un Etat 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.

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, à l'article 13-1, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance :

- au premier alinéa, les mots : "L'Etat ou l'Etablissement public de sécurité ferroviaire" et "au représentant de l'Etat ou au directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire";
- au deuxième alinéa, les mots : "L'Etat ou l'Etablissement public de sécurité ferroviaire";
- au quatrième alinéa, les mots : "l'autorité de l'Etat compétente ou le directeur de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire" ;
- au cinquième alinéa, les mots : "après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales" sont maintenus en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée).

Article 13-2 (abrogé)

Modifié par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 1

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 13-3 (abrogé)

Créé par Loi n°2007-297 du 5 mars 2007 - art. 6 JORF 7 mars 2007

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Chapitre III: Des infrastructures, équipements, matériels et technologies.

Article 14 (abrogé)

Modifié par Loi n°99-533 du 25 juin 1999 - art. 43 JORF 29 juin 1999

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 14-1

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 63

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

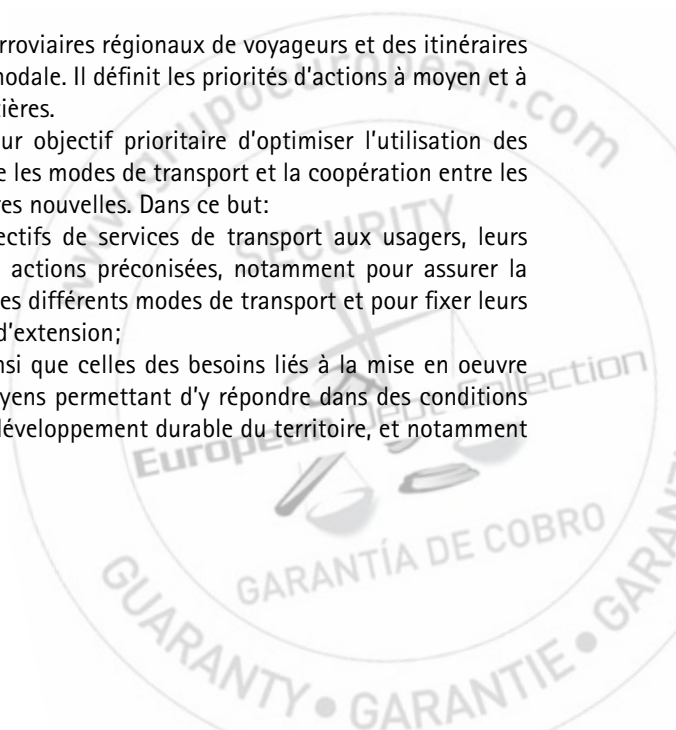
I.-Le schéma régional des infrastructures et des transports constitue le volet " Infrastructures et transports " du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire prévu à l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

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

Ce schéma assure la cohérence régionale et interrégionale des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des itinéraires à grande circulation et de leurs fonctionnalités dans une approche multimodale. Il définit les priorités d'actions à moyen et à long terme sur son territoire pour ce qui concerne les infrastructures routières.

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

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



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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, à l'article 14-1, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, le troisième alinéa du I, les deuxième, troisième, quatrième et cinquième alinéas du II sont maintenus en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée)

Article 14-2 (abrogé)

Créé par Loi n°99-533 du 25 juin 1999 - art. 44 JORF 29 juin 1999

Abrogé par Ordonnance n°2005-654 du 8 juin 2005 - art. 1 JORF 9 juin 2005

Article 15 (abrogé)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Chapitre IV: Des institutions.

Article 16

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 251 (V)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Il est créé un conseil supérieur des transports terrestres et de l'intermodalité qui peut être consulté par les autorités de l'Etat sur les questions relatives aux politiques des transports terrestres et d'intermodalité et aux politiques européennes des transports terrestres. Son avis porte notamment sur l'intérêt des propositions qui lui sont soumises au regard des objectifs poursuivis en matière de développement durable, notamment dans sa dimension sociale.

Le conseil supérieur des transports terrestres et de l'intermodalité est composé de cinq collèges:

- 1° Un collège des représentants au Parlement européen, des membres du Parlement et des élus locaux;
- 2° Un collège des entreprises et établissements intervenant dans le transport terrestre;
- 3° Un collège des salariés du transport terrestre;
- 4° Un collège de la société civile comprenant des représentants des usagers des transports, des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement et des personnalités qualifiées;
- 5° Un collège de l'Etat.

Un décret précise la composition et les attributions du conseil supérieur des transports terrestres et de l'intermodalité. Il détermine les règles de son organisation et de son fonctionnement.

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, l'article 16, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, est maintenu en vigueur jusqu'à la publication des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée).

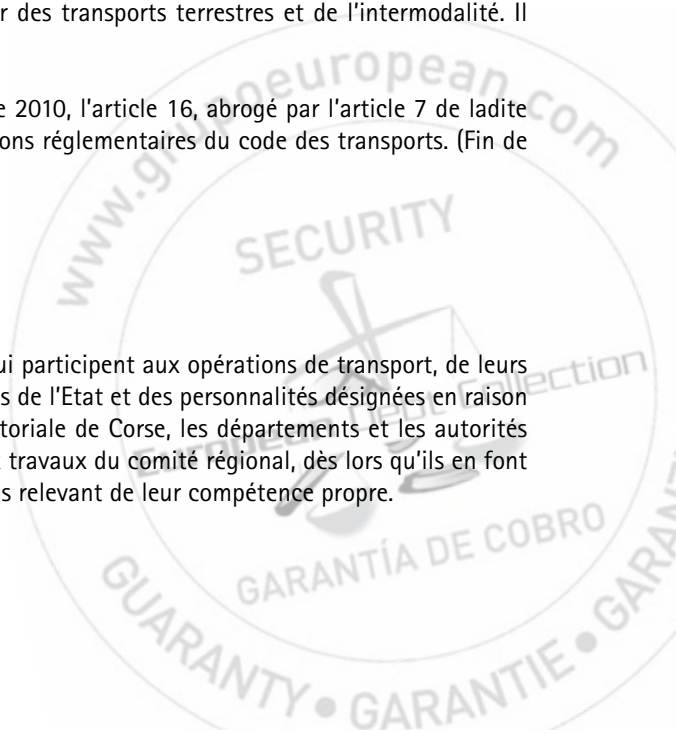
Article 17

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 251 (V)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 10

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



Les sanctions, notamment les mesures de radiation, de retrait et d'immobilisation prévues par la présente loi, ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission des sanctions administratives placée auprès du préfet de région et présidée par un magistrat de l'ordre administratif.

Elle comprend des représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, de leurs salariés et des différentes catégories d'usagers ainsi que des représentants de l'Etat. La procédure devant cette commission revêt un caractère contradictoire. La périodicité de ses réunions est d'au moins une fois par trimestre. Une commission nationale des sanctions administratives placée auprès du ministre chargé des transports est saisie pour avis des recours hiérarchiques formés contre les décisions préfectorales de sanctions administratives.

Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de ces organismes et leurs attributions; il détermine les règles de leur organisation et de leur fonctionnement.

NOTA:

Sont maintenus en vigueur jusqu'à la publication des dispositions réglementaires du code des transports, conformément aux dispositions de l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, le premier alinéa, les mots : "du préfet de région" dans la première phrase du deuxième alinéa et l'avant-dernière phrase de ce même alinéa de l'article 17 dans sa rédaction issue de la loi n° 2010- 788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES AUX DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS (abrogé)

DU DROIT AU TRANSPORT ET DES PRINCIPES GENERAUX APPLICABLES AUX TRANSPORTS INTERIEURS (abrogé)

DES INFRASTRUCTURES, EQUIPEMENTS, MATERIELS ET TECHNOLOGIES (abrogé)

DES INSTITUTIONS (abrogé)

DU TRANSPORT FERROVIAIRE (abrogé)

Titre II: Dispositions particulières aux différents modes de transports

Chapitre I: Du transport ferroviaire.

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

Article 17-1 (abrogé)

Créé par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 1

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 17-2 (abrogé)

Créé par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 1

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 17-3 (abrogé)

Créé par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 1

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 18 (abrogé)

Modifié par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 1

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 18-1 (abrogé)

Créé par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 - art. 33 JORF 17 août 2004 en vigueur le 1er janvier 2005

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 19

Modifié par Ordonnance n°2010-638 du 10 juin 2010 - art. 10

Les biens immobiliers dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte créée le 31 août 1937 sont remis en dotation à l'établissement public.



Les biens immobiliers des autres réseaux de chemins de fer appartenant à l'Etat peuvent être remis en dotation à l'établissement public par décret en Conseil d'Etat, sans préjudice des droits d'exploitation qui auraient pu être accordés antérieurement.

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

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

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

Ces transferts ne donnent lieu ni à indemnité, ni à perception d'impôts, droits, taxes, contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts ou honoraires.

Article 20 (abrogé)

Modifié par Ordonnance 2006-460 2006-07-01 art. 7 II JORF 22 avril 2006 en vigueur le 1er juillet 2006

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 21

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

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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

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

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

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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, à l'article 21, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, les mots : "de dix-huit membres dont" , "sept", "cinq" et "six" sont maintenus en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée).

Article 21-1 (abrogé)

Modifié par Loi n°2007-297 du 5 mars 2007 - art. 6 JORF 7 mars 2007

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 21-2 (abrogé)

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

Abrogé par Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 - art. 19 JORF 6 janvier 2006

Article 21-3

Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 - art. 45 (VT) JORF 12 février 2005

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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

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



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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, l'article 21-3, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, est maintenu en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée).

Article 21-4

Modifié par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 30

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.

Un décret en Conseil d'Etat précise le contenu de la convention et les modalités de règlement des litiges entre les régions et la Société nationale des chemins de fer français.

NOTA:

Conformément à l'article 31 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 modifié par la loi n° 2010- 788 du 12 juillet 2010, article 62, les dispositions de l'article 30 entrent en vigueur le 1er décembre 2010.

Article 21-5 (abrogé)

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

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 22

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, à l'article 22, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, le deuxième alinéa est maintenu en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée).

Article 23

Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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

Article 24 (abrogé)

Modifié par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 1

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 25 (abrogé)

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

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Section II: Du système ferroviaire transeuropéen. (abrogé)

Section II: De l'interopérabilité du système ferroviaire. (abrogé)

Article 26 (abrogé)

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

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7



Article 26-1 (abrogé)

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

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 26-2 (abrogé)

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

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 26-3 (abrogé)

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

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 26-4 (abrogé)

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

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 26-5 (abrogé)

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

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 26-6 (abrogé)

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

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Chapitre II: Des transports urbains de personnes.

Article 27

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 63

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, à l'article 27, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, la dernière phrase du premier alinéa est maintenue en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur: date indéterminée).

Article 27-1 (abrogé)

Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 113 JORF 14 décembre 2000

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 27-2

Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 - art. 45 (VT) JORF 12 février 2005

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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

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



NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, l'article 27-2, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, est maintenu en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée)

Article 28

Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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

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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, à l'article 28, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance à l'exception de son deuxième alinéa, à la sixième phrase du premier alinéa les mots : "ainsi que le calendrier des décisions et des réalisations" ainsi que les trois dernières phrases du même alinéa sont maintenus en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée).

Article 28-1

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 54 (V)

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 57

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Les plans de déplacements urbains portent sur:

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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, au 1° de l'article 28-1, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, les mots : "en mettant en place un observatoire" sont maintenus en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée)

Article 28-1-1 (abrogé)

Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 98 JORF 14 décembre 2000

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 28-1-2 (abrogé)

Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 98 JORF 14 décembre 2000

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7



Article 28-2

Modifié par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 100

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 17 (V)

Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice puis, sous un délai de trois mois, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par l'autorité organisatrice de transport à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. (Ancien deuxième alinéa)

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

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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, à l'article 28-2, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance à l'exception de son sixième alinéa, au deuxième alinéa, les mots: "de trois mois" et la phrase: "L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable" ainsi que la dernière phrase du cinquième alinéa sont maintenus en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports.

Article 28-2-1 (abrogé)

Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 101 JORF 14 décembre 2000

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 28-2-2 (abrogé)

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 240

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 28-3

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 240

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Le projet de plan est arrêté par délibération du conseil régional d'Ile-de-France sur proposition du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Dans un délai de trois mois, le conseil régional recueille l'avis des conseils municipaux et généraux, ainsi que des organes délibérants des groupements de collectivités territoriales ayant compétence en matière de déplacements. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet est réputé émis. Le projet est ensuite soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé par le conseil régional qui recueille préalablement l'avis du représentant de l'Etat dans la région d'Ile-de-France et du préfet de police, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le plan est approuvé par décret en Conseil d'Etat lorsque l'Etat et le conseil régional d'Ile-de-France ne sont pas parvenus à un accord sur le projet de plan dans un délai de six mois à l'issue de l'enquête publique ou lorsque sa mise en oeuvre serait de nature à compromettre gravement la réalisation ou l'exploitation d'une infrastructure de transport d'intérêt national ou la



réalisation d'une opération d'intérêt national mentionnée à l'article L. 121-2 du code de l'urbanisme. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, à l'article 28-3, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, au troisième alinéa les mots : "de trois mois" dans la deuxième phrase, la troisième phrase et, à la sixième phrase, les mots : "dans un délai de six mois à l'issue de l'enquête publique" ainsi qu'au dernier alinéa les mots : "six mois" et "le représentant de l'Etat" sont maintenus en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée)

Article 28-4

Modifié par LOI n°2010-853 du 23 juillet 2010 - art. 8

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

En région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu. Ils sont élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte.

Le périmètre sur lequel sera établi le plan local de déplacements est arrêté par le représentant de l'Etat dans le département dans un délai de trois mois après la demande formulée.

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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, à l'article 28-4, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance à la dernière phrase du premier alinéa, les mots : "de trois mois après la demande formulée" et au deuxième alinéa, les mots : "de trois mois" et la phrase : "l'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable" sont maintenus en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée)

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

Article 29

Modifié par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 38

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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.

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, à l'article 29, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, les mots : "par le représentant de l'Etat dans le département" sont maintenus en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée).

Article 29-1 (abrogé)

Créé par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 38

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 30 (abrogé)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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

Article 30-1 (abrogé)

Modifié par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 1

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 30-2

Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 - art. 45 (VT) JORF 12 février 2005

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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

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

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.

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, l'article 30-2, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, est maintenu en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée)

Chapitre III ter: Désignation d'une autorité organisatrice de transports unique et délimitation d'un périmètre unique de transports dans les départements et régions d'outre-mer. (abrogé)

Article 30-3 (abrogé)

Créé par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 52

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Chapitre IV: Du transport routier de marchandises.

Article 31 (abrogé)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 32 (abrogé)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 33 (abrogé)

Modifié par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 34

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 34

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 251 (V)

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

A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'alinéa précédent, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Les contrats types sont établis par décret, après avis du conseil supérieur des transports terrestres et de l'intermodalité.

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

Article 36

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 251 (V)

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

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

La licence de transport intérieur est délivrée aux entreprises inscrites au registre mentionné aux articles 7 et 8 de la présente loi et qui n'ont pas l'obligation de détenir une licence communautaire.

Cette licence est exigée de toute entreprise de transport routier public de personnes ou de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur disposant d'un ou plusieurs véhicules motorisés. Elle est établie au nom de l'entreprise et incessible. L'entreprise reçoit des copies certifiées conformes de sa licence de transport intérieur en nombre égal à celui des véhicules qu'elle détient.

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

Article 37

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

I. - (Abrogé)

II. - Saisie d'un procès-verbal constatant une infraction de nature délictuelle aux réglementations des transports, du travail, de l'hygiène ou de sécurité, commise après au moins une première infraction de même nature, l'autorité administrative peut, indépendamment des sanctions pénales, prononcer l'immobilisation d'un ou plusieurs véhicules ou ensembles routiers à la disposition d'une entreprise de transport routier, ou d'une entreprise de déménagement, pour une durée de trois mois au plus, aux frais et risques de celle-ci. Ces dispositions s'appliquent également aux entreprises dont le transport est accessoire à leur activité.

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

III. - (Abrogé)

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, à l'article 37, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, les mots : "par le préfet" sont maintenus en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée).

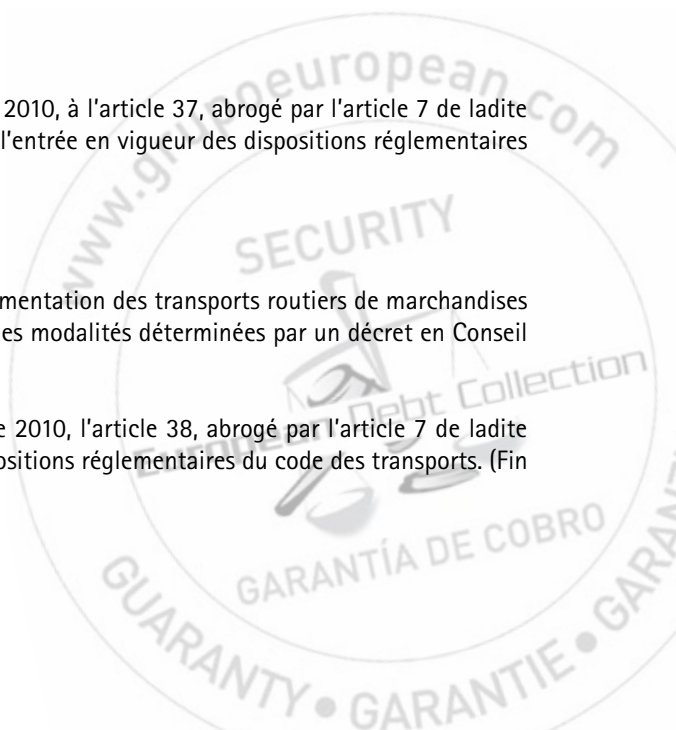
Article 38

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, l'article 38, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance, est maintenu en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports. (Fin de vigueur : date indéterminée).



Chapitre V: Du transport fluvial. (abrogé)

Article 39 (abrogé)

Modifié par Ordonnance n°2005-654 du 8 juin 2005 - art. 1 JORF 9 juin 2005

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 40 (abrogé)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 41 (abrogé)

Modifié par Loi n°2001-43 du 16 janvier 2001 - art. 23 JORF 17 janvier 2001

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Chapitre VI: du transport aérien. (abrogé)

Article 43 (abrogé)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS (abrogé)

DU TRANSPORT FERROVIAIRE (abrogé)

DES TRANSPORTS URBAINS DE PERSONNES (abrogé)

DU TRANSPORT ROUTIER NON-URBAIN DE PERSONNES (abrogé)

DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (abrogé)

DU TRANSPORT FLUVIAL (abrogé)

Article 42

A modifié les dispositions suivantes:

Titre III: Dispositions diverses

Article 44

Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Les dispositions des chapitres III et IV du titre 1er de la présente loi s'appliquent aux transports de marchandises par canalisation. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux infrastructures, équipements, matériels et technologies intéressant le transport de gaz régi par la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz.

Article 44 bis (abrogé)

Créé par Loi n°86-29 du 9 janvier 1986 - art. 34 JORF 10 janvier 1986

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 45 (abrogé)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 46

Modifié par LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009 - art. 38

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, 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.

Article 47

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



Article 48

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 251 (V)

Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

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

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

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

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

NOTA:

Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, à l'article 48, abrogé par l'article 7 de ladite ordonnance à l'exception des deux premiers alinéas, les troisième et quatrième alinéas sont maintenus en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires du code des transports.

Article 48-1 (abrogé)

Créé par Loi n°2002-276 du 27 février 2002 - art. 116 JORF 28 février 2002

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 48-2 (abrogé)

Créé par Loi n°2002-276 du 27 février 2002 - art. 116 JORF 28 février 2002

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 48-3 (abrogé)

Créé par Loi n°2002-276 du 27 février 2002 - art. 116 JORF 28 février 2002

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 48-4 (abrogé)

Créé par LOI n°2009-594 du 27 mai 2009 - art. 67

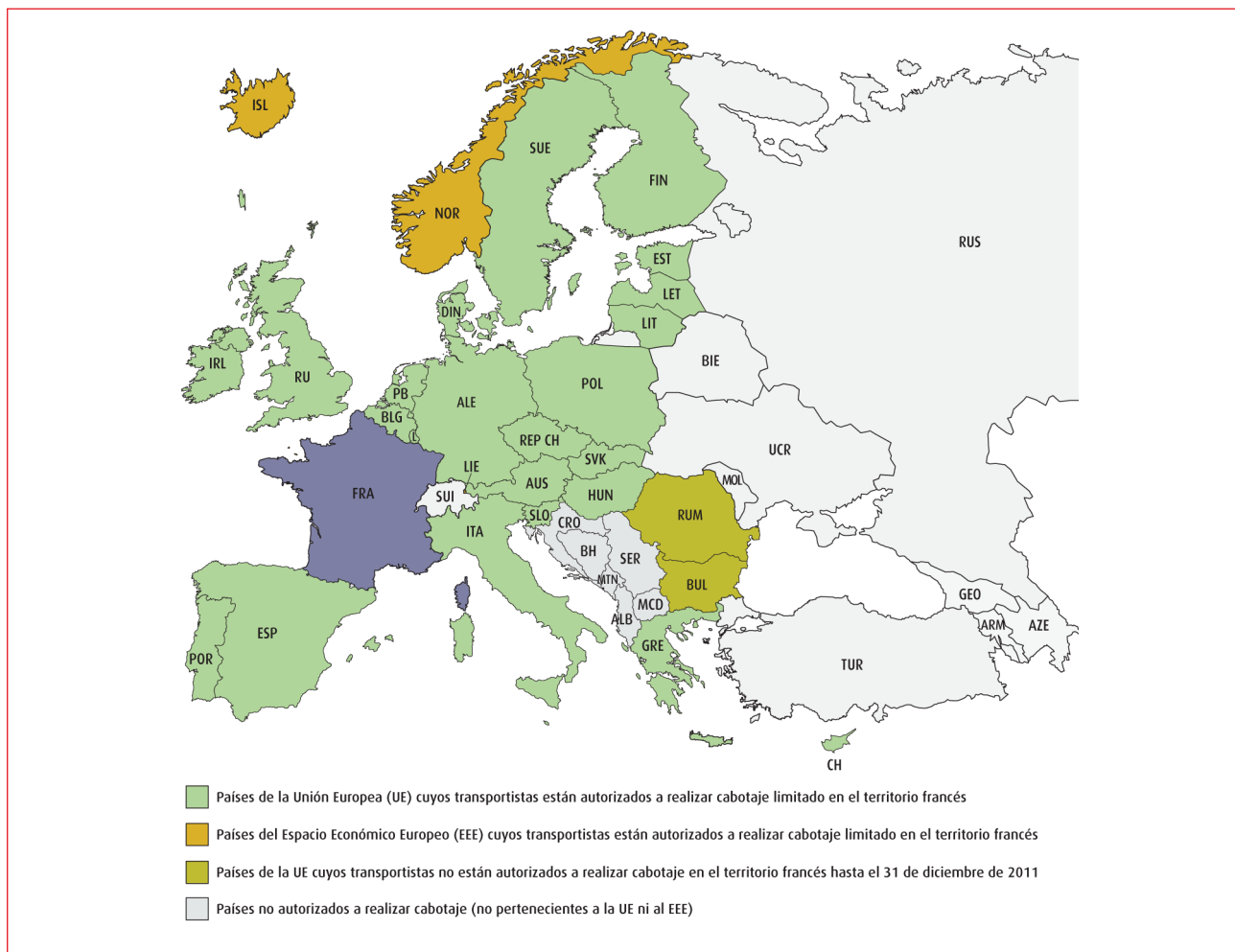
Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 49 (abrogé)

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7



Cabotaje de mercancías por carretera: la reglamentación en Francia

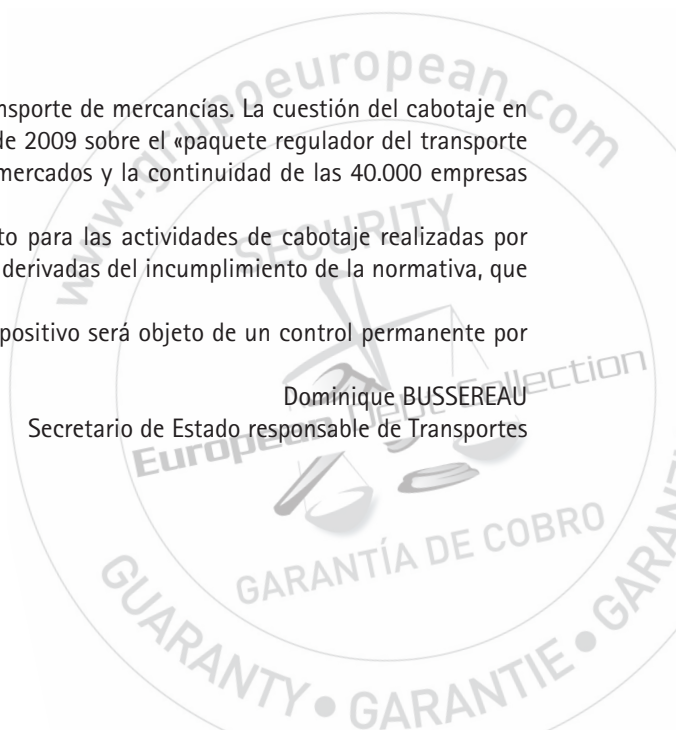


Francia está situada en el centro neurálgico de las redes europeas de transporte de mercancías. La cuestión del cabotaje en nuestro territorio reviste por tanto una importancia capital. El acuerdo de 2009 sobre el «paquete regulador del transporte por carretera» permitió encontrar un equilibrio entre la apertura de los mercados y la continuidad de las 40.000 empresas francesas de transporte de mercancías por carretera.

Así mismo, el Gobierno francés decidió establecer un marco más estricto para las actividades de cabotaje realizadas por empresas no residentes y reforzar los controles: en especial las sanciones derivadas del incumplimiento de la normativa, que se han visto reforzadas.

Para asegurar una competencia justa, he garantizado que este nuevo dispositivo será objeto de un control permanente por parte de los servicios públicos.

Dominique BUSSEREAU
 Secretario de Estado responsable de Transportes



¿Qué es el cabotaje?

Una operación de cabotaje de mercancías por carretera comprende cualquier transporte de mercancías (carga, descarga) entre dos puntos del territorio nacional, realizada por una empresa no residente. El cabotaje de mercancías por carretera puede realizarse, bajo ciertas condiciones, en territorio francés por una empresa afincada en un Estado de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo (véase mapa). El dispositivo aprobado tiene por objeto autorizar el cabotaje como prolongación de un transporte internacional, para evitar trayectos de vacío.

¿Cuál es la nueva legislación en Francia?

Entró en vigor el 10 de diciembre de 2009¹ y viene a aplicar las disposiciones del reglamento (CE) n° 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo del 21 de octubre de 2009, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE). Este texto establece reglas comunes para el acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.

La legislación francesa relativa al cabotaje de mercancías por carretera se recoge en los artículos 6-1 y 6-2 de la ley n° 82-1153 del 30 de diciembre de 1982 y en el decreto n° 2010-389 de 19 de abril 2010².

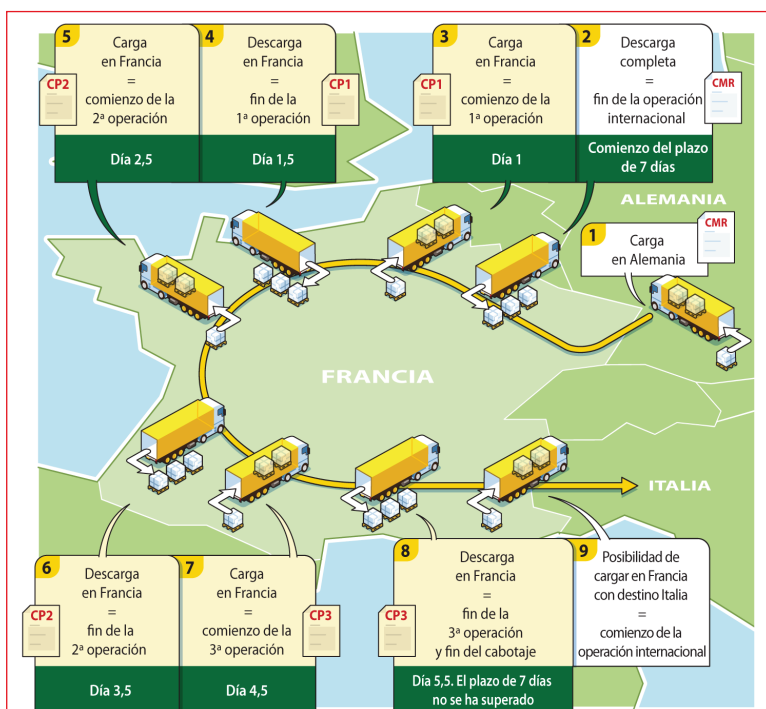
¹ Artículo 33 de la ley n° 2009-1503 del 8 de diciembre de 2009 relativa a la organización y a la regulación de los transportes ferroviarios que contempla diversas disposiciones relativas a los transportes, por el que se modifica el artículo 6-1 de la ley n° 82-1153 de 30 de diciembre de 1982 de orientación del transporte interior.

² Decreto n° 2010 - 389 de 19 de abril de 2010 relativo al cabotaje en los transportes fluviales y por carretera.

¿Cuáles son las condiciones de ejecución de las operaciones de cabotaje?

- Esta actividad está subordinada a la realización previa de un transporte internacional.
- El cabotaje debe realizarse con el mismo camión utilizado para el transporte internacional, o con el mismo tracto-camión, si se trata de un conjunto de vehículos.
- Cuando el transporte internacional tiene como destino el territorio francés, el cabotaje por carretera está permitido, una vez realizada la descarga completa de las mercancías objeto del transporte internacional, para un máximo de tres operaciones correspondientes a tres cartas de porte.

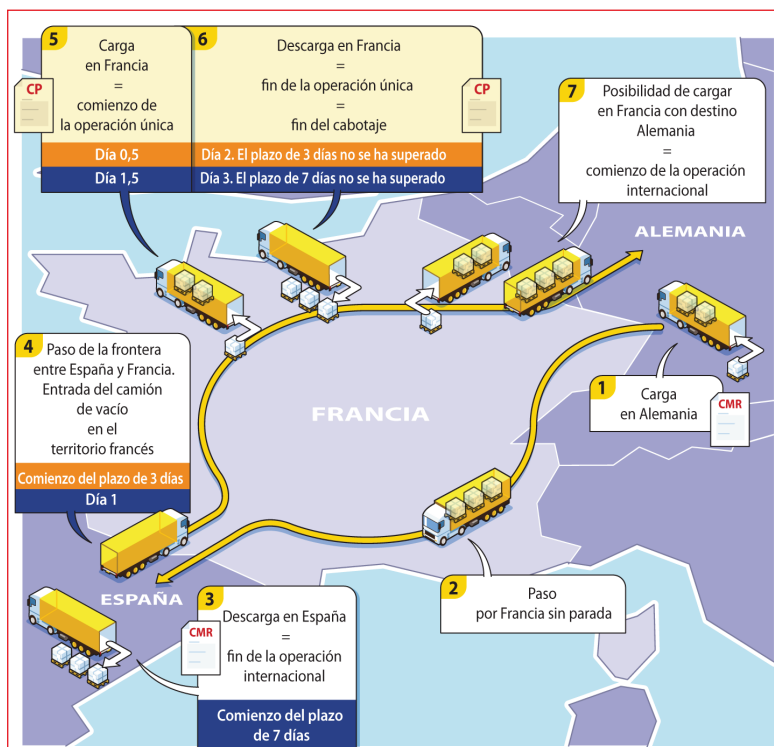
Las tres operaciones de cabotaje en cuestión deben realizarse en un plazo de siete días a partir de la descarga de las mercancías objeto del transporte internacional.



Ejemplo 1 - Transporte internacional con destino Francia : hasta tres operaciones de cabotaje autorizadas en Francia.



❑ Cuando el transporte internacional por carretera previo no tiene como destino el territorio francés, únicamente puede realizarse una operación de cabotaje en el territorio francés, en un plazo máximo de tres días a contar desde la entrada de vacío del vehículo en el territorio nacional. Esta operación de cabotaje debe realizarse en un plazo máximo de siete días a contar desde el momento de la descarga de las mercancías objeto del transporte internacional.



Ejemplo 2 – Francia como país de tránsito del transporte internacional: una única operación de cabotaje autorizada después de la entrada de vacío en el territorio francés.

¿De qué documentos se debe disponer durante una operación de cabotaje?

Todo conductor de un vehículo que realice una operación de cabotaje debe estar en posesión de los siguientes documentos justificativos³:

- ❑ la carta de porte internacional (CMR)⁴ relativa al transporte internacional previo al que se subordina la actividad de cabotaje;
- ❑ las cartas de porte (CP) relativas a cada operación de cabotaje realizada.

Cada uno de los documentos previamente citados debe precisar, además de las menciones obligatorias:

- ❑ la fecha de descarga de las mercancías;
- ❑ el número de matrícula del vehículo motor que realizó el transporte.

Estas menciones pueden realizarse a mano.

El control de la actividad de cabotaje de mercancías por carretera se realiza también a partir de los datos registrados por el cronotaquígrafo y la información relativa a la carga.

³ Independientemente de los demás documentos previstos por la legislación (copia de la licencia comunitaria, carnet de conducir, etc.).

⁴ De conformidad con la convención de Ginebra del 19 de mayo de 1956 relativa al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.

¿Cuáles son las sanciones aplicables en caso de infracción de las reglas⁵ del cabotaje?

Los vehículos de las empresas que incumplan la reglamentación del cabotaje serán inmovilizados hasta que se ponga fin a la infracción. Incurren en una multa de 15.000 euros.

Los transportistas de países no autorizados a efectuar transportes de cabotaje, pueden asimismo ser penados con un año de cárcel.

La no presentación de los documentos obligatorios o la presentación de documentos incompletos se castiga con una multa correspondiente a una infracción de 5ª categoría (hasta 1.500 €).

¿En qué casos un transportista no residente debe establecerse en Francia?

El cabotaje es una actividad temporal. Un transportista debe establecerse en Francia y poseer una licencia comunitaria expedida por las autoridades francesas cuando ejerce en el territorio francés:

- una actividad de transporte interior de forma habitual, continuada o regular;
- una actividad realizada a partir de locales o infraestructuras situadas en el territorio francés, actividad en cuyo ejercicio participa de forma permanente, continuada o regular.

5 Artículo 25 – II de la ley n° 52-401 de 14 de abril de 1952, ley de finanzas para el ejercicio 1952.

¿Qué responsabilidad tiene el mandante o comitente en materia de cabotaje?

La empresa comitente debe asegurarse de que los vehículos que realizan los transportes por ella encomendados, no realicen más de tres operaciones de cabotaje por su cuenta por periodo de siete días. La empresa no tiene que comprobar que dichos vehículos hayan realizado previamente un transporte internacional u otros transportes de cabotaje.

La empresa debe conservar durante dos años los documentos justificativos.

Las empresas comitentes que incumplan esta legislación son susceptibles de ser sancionadas con una multa de 15.000 €⁶. La no presentación de los documentos justificativos se castiga con una multa correspondiente a una infracción de 5ª categoría (hasta 1.500 €).

6 Artículo 39 de la ley n° 2009-1503 de 8 de diciembre de 2009 relativa a la organización y a la regulación de los transportes ferroviarios y que contiene diversas disposiciones relativas a los transportes.

¿IVA: cuáles son las reglas de pago aplicables a las operaciones de cabotaje?

En Francia, el cliente (identificado a efectos del IVA en Francia) es responsable del pago del IVA aplicable a las prestaciones de cabotaje realizadas en territorio francés. El cliente debe pagar el IVA francés a los servicios fiscales franceses. Por consiguiente, el prestatario extranjero debe emitir facturas sin incluir impuestos a su cliente sometido al IVA en Francia.

Los transportistas establecidos fuera de Francia no tienen que declarar ni pagar el IVA asociado a la prestación de los servicios de cabotaje. Si no realizan otras operaciones imponibles en Francia por la que deban pagar el IVA francés, no es necesario que se identifiquen a efectos del IVA en Francia.