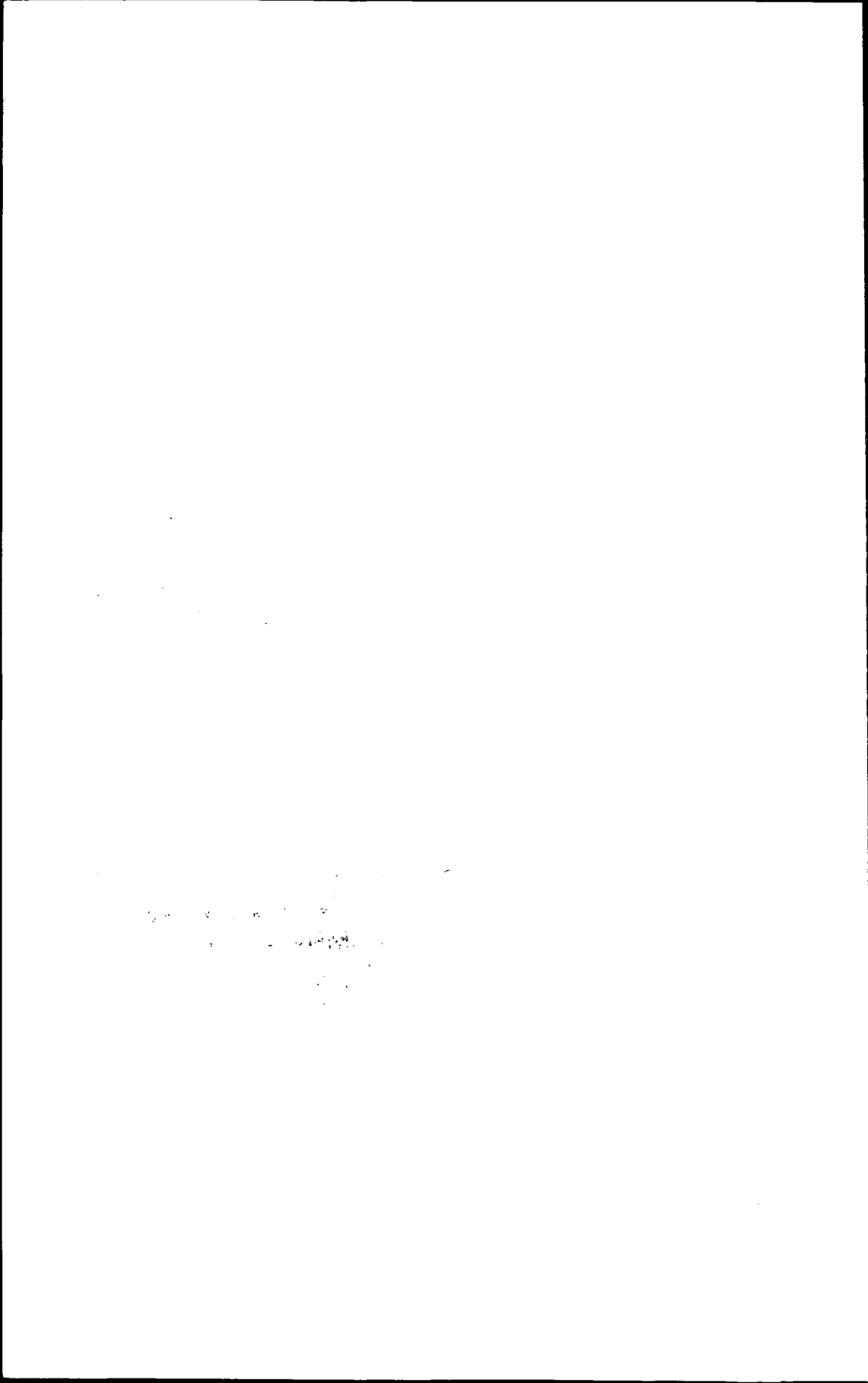


MINISTÈRE DES TRANSPORTS

introduction
aux
transports
terrestres

6461

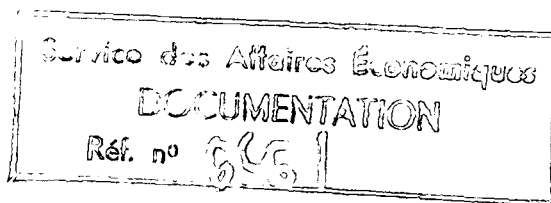
LA DOCUMENTATION FRANÇAISE



Ministère des Transports

Introduction aux transports terrestres

**Généralités sur l'économie des transports terrestres.
Organisation administrative, réglementation
et contrôle des transports routiers.**



Direction générale des Transports intérieurs
Direction des Transports terrestres
Sous-direction des Affaires générales et financières

© La Documentation Française, Paris, 1981

ISBN 2-11-000697-8

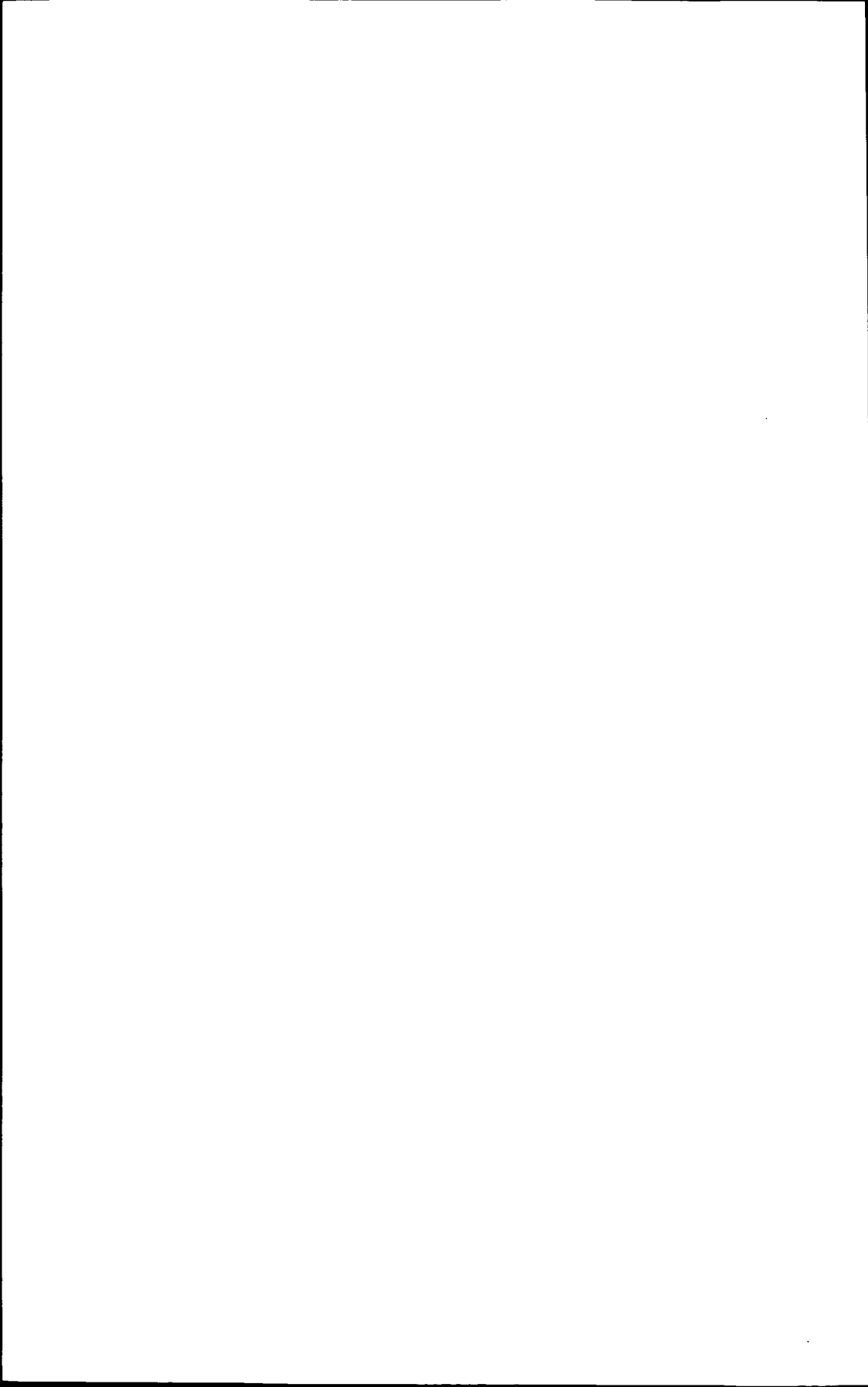
Avant-propos

La présente brochure a essentiellement pour objet de faciliter la préparation de l'épreuve sur la réglementation des transports routiers que doivent subir les candidats aux concours pour l'accès aux corps d'agents de contrôle des transports terrestres.

Les ouvrages sur ce sujet, qui s'adressent à des spécialistes déjà engagés dans la vie professionnelle, sont, en effet, à la fois trop détaillés et trop techniques pour pouvoir être utilisés en vue de cette préparation.

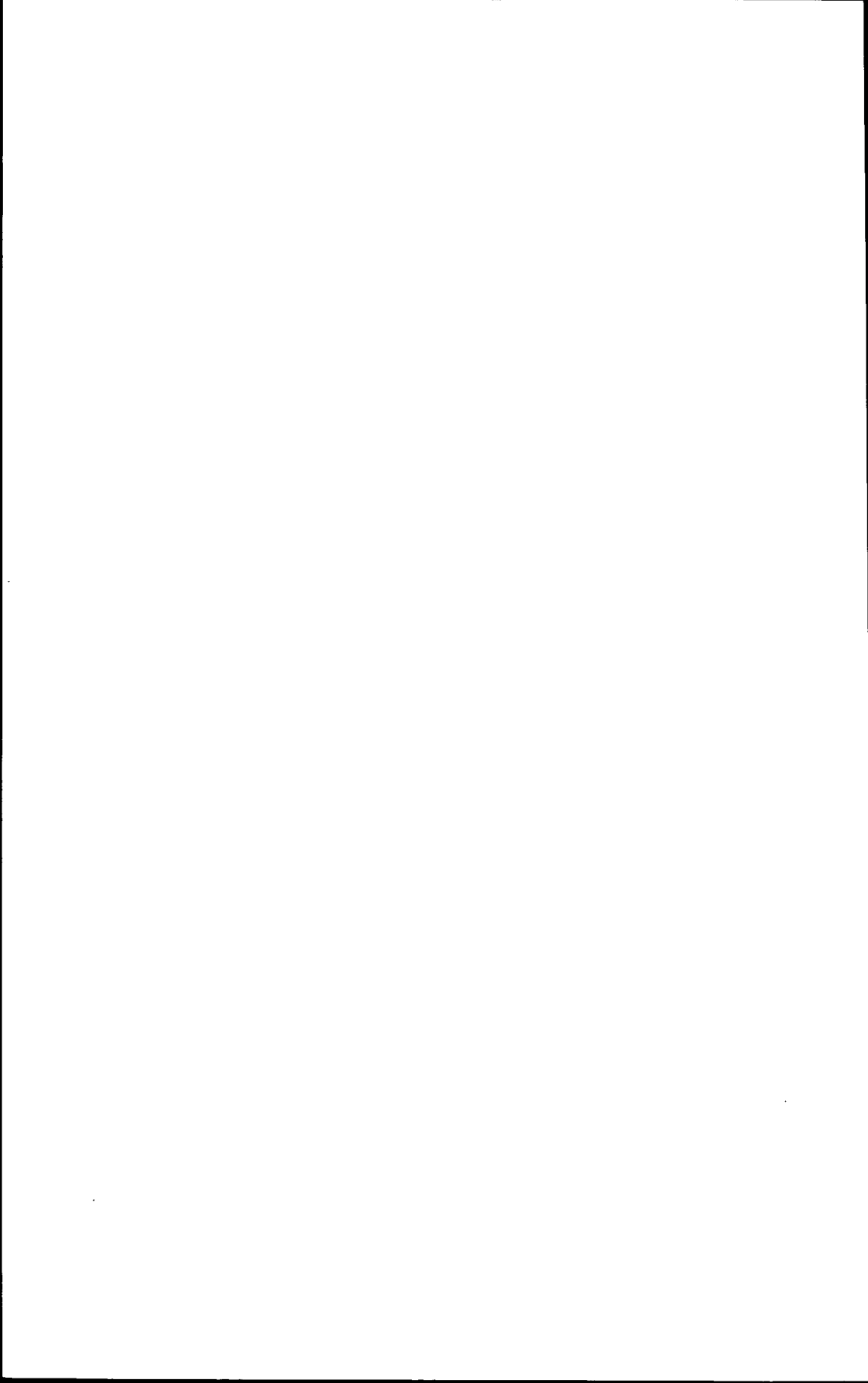
Il appartenait à la direction des Transports terrestres de combler cette lacune.

Edition mise à jour au 1^{er} février 1981.



Sommaire

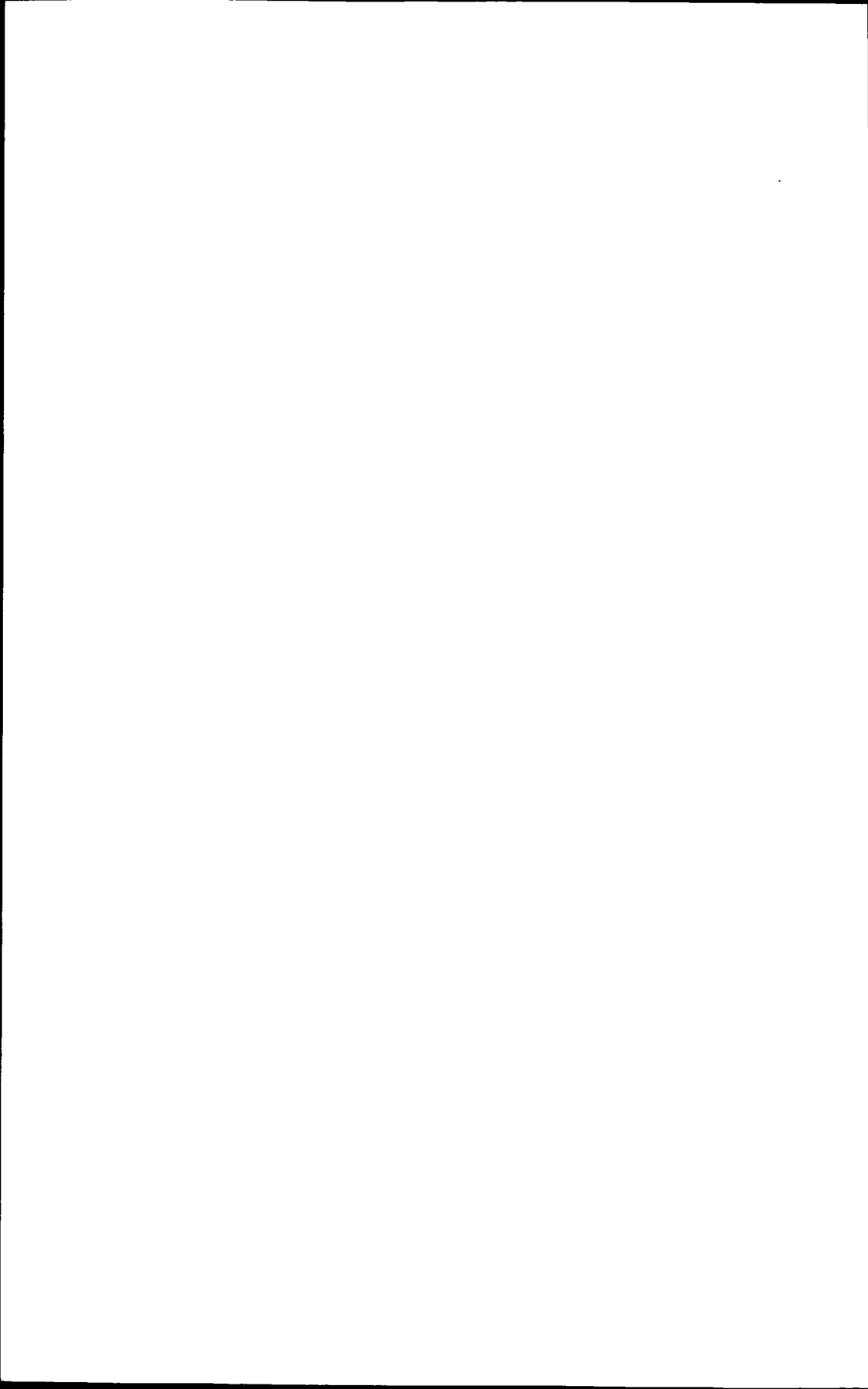
	Pages
1° partie : Généralités sur l'économie et la réglementation des transports terrestres	7
Chapitre I : Le secteur des transports dans l'économie nationale	9
Chapitre II : Les objectifs de la politique des transports pendant la période récente	17
2° partie : L'organisation administrative et professionnelle	23
Chapitre I : L'organisation de l'administration	25
Chapitre II : Les organismes consultatifs	27
Chapitre III : Les organisations professionnelles routières	33
3° partie : La réglementation des transports	41
Chapitre I : Les transports publics routiers de marchandises ..	43
Chapitre II : Les transports de voyageurs	73
4° partie : La réglementation du travail dans les transports routiers ..	111
Chapitre I : Organisation sociale de l'entreprise	113
Chapitre II : Durée du travail et conditions de travail	121
Chapitre III : Le salaire	125
Chapitre IV : La sécurité sociale	127
Chapitre V : Réglementation relative aux conditions de travail des conducteurs routiers	131
5° partie : Le contrôle dans les transports routiers	141
Chapitre I : Contrôle par l'administration	143
Chapitre II : Contrôle par la profession	161



Première partie ☐

Généralités sur l'économie et la réglementation des transports terrestres

	Pages
Chapitre I. - Le secteur des transports dans l'économie nationale	9
Section I. - Généralités	9
Section II. - Caractéristiques du secteur des transports	10
Section III. - Les trafics réalisés par chaque mode	14
Section IV. - Les évolutions prévisibles	15
Chapitre II. - Les objectifs de la politique des transports pendant la période récente	17
Section I. - Origine de la réglementation	17
Section II. - Les textes de 1949	18
Section III. - Les évolutions réglementaires en cours	20



Chapitre I

Le secteur des transports dans l'économie nationale

Section I - Généralités

Dans les sociétés industrialisées du type de la France, l'organisation des transports terrestres est dominée par les contraintes juridiques et économiques de *leurs infrastructures* qui définissent et limitent leurs possibilités en fonction de choix qui ont été faits dans le passé.

L'apparition de nouveaux modes de transport qui sont venus s'ajouter à ceux déjà existants, a rendu nécessaire la mise en place de règles de coordination pour faciliter l'adaptation progressive des modes vieillissants.

INTERVENTION DES MODES DE TRANSPORT DANS LE TEMPS

	1807	1830	1865	1917	1926
Bateau à vapeur	×	×	×	×	×
Chemin de fer		×	×	×	×
Transport par conduite			×	×	×
Automobile				×	×
Aviation commerciale					×

Trois éléments caractérisent une opération de transport :

- la quantité,
- la distance,
- le temps de parcours ou délai d'acheminement.

Les opérations de transport se répartissent entre plusieurs modes ou moyens de transport qui mettent chacun en jeu des engins de transport, utilisant une infrastructure donnée. L'ensemble des infrastructures qui sont utilisées par un

même mode (par exemple, les voies ferrées pour le train) constitue un *réseau*. La juxtaposition de tous les réseaux forme le système de transport d'un pays.

Si pour une même opération de transport, plusieurs réseaux sont utilisés, on parle de *transport combiné* ou mixte.

D'une manière générale, les infrastructures de transport sont la propriété de la puissance publique (Etat), en raison de leur coût élevé de construction qui nécessite des fonds publics. L'Etat en concède l'exploitation, ou en autorise l'usage.

En France, on fait une distinction entre le transport privé et le transport public : le premier consiste à transporter sa marchandise avec ses véhicules, le second est considéré comme le transport par un transporteur professionnel de marchandises qui ne lui appartiennent pas.

Section II - Caractéristiques du secteur des transports

Le secteur des transports se caractérise par le nombre de personnes qu'il emploie, le nombre d'entreprises de chaque réseau et leur parc de véhicules, la capacité de transport qu'il représente.

2.1. La navigation intérieure

Année	1966	1974	1976	1978	1979
— Personnel	15 536	12 682	11 815	11 810	12 058
o dont navigant	10 407	8 095	6 969	6 265	6 288
— Réseau (en km)	8 796	8 568	8 528	8 568	8 568
— Nombre de bateaux	8 999	6 614	6 099	5 525	5 328
o < 1 000 t	8 816	6 361	5 831	5 253	5 056
o > 1 000 t	183	253	268	272	272

Source : Office national de la Navigation.

2.2. La voie ferrée

Année	1969	1974	1976	1978	1979
— Personnel (millier)	307,06	286,1	271,9	261,2	256,1
o retraités (1)	270,4	257,4	256,1	256,5	255,4
— Longueur des lignes (km)	36 742	34 834	34 717	34 522	34 444
o dont électrifiées (km)	9 029	9 327	9 374	9 710	9 863
— Matériel moteur	7 582	7 492	7 490	7 500	7 514
— Matériel voyageurs	15 100	15 200	15 600	15 960	15 933
— Matériel marchandises (millier)	229,0	208,9	189,6	174,0	171,2

(1) Anciens agents seulement.

Source : S.N.C.F.

2.3. La route

2.3.1. INFRASTRUCTURES

Longueur au 1^{er} janvier

Année	1969	1978	1979	1980
Autoroutes	1 302	4 236	4 603	4 895
Routes nationales	—	28 590	29 000	29 000

Source : S.E.T.R.A.

2.3.2. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Année	1972	1974	1976	1978	1979
Nombre d'entreprises (a)	—	—	25 691	27 511	
Effectif employé	—	—	195 289	206 227	
Véhicules (milliers) :					
Charge utile \geq 1,1 t	1 099	1 125	409 (1)	413 (1)	419 (1)
Publics	180	185	126 (1)	126 (1)	126 (1)
Privés	919	940	283 (1)	287 (1)	293 (1)

Source : S.A.E.

(1) Véhicules de charge utile \geq 3 t (camions, remorques, semi-remorques).

(a) Ces chiffres ne concernent que les entreprises dont l'activité principale est le transport ou la location. Si l'on ajoute toutes les entreprises qui réalisent du transport public accessoirement à d'autres activités, on obtient un total de 35 812 au 31-12-1978.

En 1978, l'effectif des entreprises se répartissait ainsi :

entreprises employant de 0 à 5 salariés	20 918	76,0 %
entreprises employant de 6 à 9 salariés	2 691	9,8 %
entreprises employant de 10 à 19 salariés	1 963	7,1 %
entreprises employant de 20 à 49 salariés	1 482	5,4 %
entreprises employant de 50 à 99 salariés	272	1,0 %
entreprises employant de 100 à 199 salariés	110	0,4 %
entreprises employant 200 salariés et plus	75	0,3 %
	25 511	100 %

2.3.3. LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Année	1972	1974	1976	1978
Nombre d'entreprises (a)	—	—	2 736	2 926
Effectif employé (b)	—	—	67 798	74 020
Parc des véhicules toutes capacités (c)	30 645	36 670	39 563	43 109

Source : S.A.E.

Si l'on compare le nombre de personnes qui sont employées dans le secteur des transports aux autres branches d'activité, on obtient le tableau suivant :

Année	1972	1974	1976	1978	1979
Population active	21 210,1	21 655,0	21 427,3	21 662,1	21 619,6
Transport :					
◦ dont salariés	785,4	815,8	803,0	806,4	809,5
◦ non salariés	62,4	63,0	63,8	57,9	55,5
Total des emplois	847,8	878,8	866,8	864,3	865,0
% transports	3,99	4,05	4,04	3,99	4,00

Chiffres en milliers.

Source : I.N.S.E.E.

(a) Ne sont prises en compte que les entreprises dont l'activité principale est le transport de voyageurs.

(b) Hors R.A.T.P. qui emploie 36 939 personnes en 1976.

(c) Non compris la R.A.T.P.

2.3.4. LE POTENTIEL DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN FRANCE (milliers de tonnes)

Année	1972	1974	1976	1978	1979
Voie navigable	3 001	2 928	2 803	2 618	2 553
S.N.C.F. voyageurs (1)	1 050,5	1 062,5	1 097,6	1 160,0	1 167,5
S.N.C.F. marchandises	7 380	7 320	6 960	6 740	6 700
Transports routiers :					
◦ Marchandises (2)	3 728	4 395	4 506	4 720	4 869
◦ Publics (2)	1 523	1 851	1 863	1 932	1 955
◦ Privés (2)	2 205	2 544	2 643	2 788	2 914

(1) Places assises en milliers.

Source : S.A.E.

(2) Véhicules de charge utile \geq 3 t.

2.4. Le transport par conduite

La longueur du réseau des oléoducs (non compris ceux des raffineries côtières) se décomposait ainsi au 31-12-1979 :

— Produits finis :

◦ Le Havre - Paris	1 072 km	1 688 km
◦ Méditerranée - Rhône	616 km	

— Produits bruts :

◦ Lavera - Strasbourg - Karlsruhe	2 274 km
◦ Le Havre - Grandpuis	
◦ Parentis - Bec d'Ambès - Donges - Vern-sur-Seiche	

Ainsi le secteur des transports terrestres est caractérisé en France par deux modes en déclin : le chemin de fer et les voies navigables, et un troisième en nette expansion : le transport routier. Le quatrième, le transport par oléoducs, maintenant sa position. La baisse du trafic assuré par la S.N.C.F. a été surtout sensible à partir de 1975 au moment de la crise économique conjoncturelle qui a secoué le pays.

Le transport public routier se singularise par un très grand nombre de petites entreprises : 76,0 % du total ont moins de 5 employés.

Section III - Les trafics réalisés par chaque mode

3.1. Tonnages

Année	1972	1974	1976	1978	1979
— S.N.C.F. (1)	246	266	227	214	225
— Transport routier (2)	1 480	1 550	1 427	1 349	1 368
o Privés	978	1 013	944	897	935
o Publics	502	537	483	452	433
— Navigation intérieure (3)	109	109	94	92	93
o Privés	28	27	24	21	21
o Publics	81	82	70	71	72
— Oléoducs (4)	69	74	71	70	77
— Produits finis	18	21	22	24	25
— Produits bruts	51	53	49	46	52

Millions de tonnes.

(1) Source S.N.C.F.

(2) Source S.A.E.I.

(3) Source Office national de la Navigation.

(4) Source direction des Carburants.

3.2. Tonnes-kilomètres

Année	1972		1974		1976		1978		1979	
		(5)		(5)		(5)		(5)		(5)
— S.N.C.F. (1)	68,6	40,09	77,1	39,41	68,5	37,65	67,3	36,5	70,7	36,0
— Transport rou- tier (2)	73,4		87,4		83,9		89,1		94,6	
o Privé	28,9		36,0		35,1		38,1		41,4	
o Public	44,5		51,4		48,8		51,0		53,2	
o à plus de 50 km	58,7	34,30	71,7	36,65	70,4	38,70	76,0	41,1	81,4	41,5
— Navigation (3)	14,1	8,24	13,7	7,00	12,2	6,70	11,6	6,3	11,9	6,0
o Intérieure ..										
o Privée	2,1		2,0		1,9		1,6		1,5	
o Publique ...	12,0		11,7		10,3		10,0		10,4	
— Oléoducs (4) ..	29,7	17,35	33,1	16,92	30,8	16,9	29,7	16,1	32,4	16,5
— Produits finis ..	3,5		4,1		4,4		4,8		4,9	
— Produits bruts ..	16,2		29,0		26,4		24,9		27,5	
Total (6)	171,10		195,60		181,90		184,60		196,40	

Milliards de tonnes/kilomètres.

(1) Source S.N.C.F.

(2) Source S.A.E.I.

(3) Source Office national de la Navigation.

(4) Source direction des Carburants.

(5) % par rapport au total transporté.

(6) Pour le transport routier, seuls les transports à plus de 50 km sont pris en compte.

On peut s'apercevoir qu'à partir de 1976, les transports par route, à plus de 50 km, régimes juridiques confondus, dépassent en tonnes-kilomètres, le trafic assuré par fer.

Section IV - Les évolutions prévisibles

Ne sont traités ci-dessous que les évolutions techniques prévisibles, les évolutions réglementaires seront abordées au chapitre II.

4.1. Voies navigables

L'innovation pour ce mode de transport semble devoir être réduite. La technique du « poussage » qui a le meilleur rendement énergétique devrait se développer. Elle repose sur la séparation du véhicule porteur (barge) et du véhicule moteur. Ses limites sont constituées par le gabarit des canaux : en Europe seulement 5 075 km de canaux permettent le passage de barges de 1 350 T.

Le handicap de ce mode de transport réside dans sa faible vitesse (de 4,5 km/h à 25 km/h) entraînant une grande lenteur par rapport à ses concurrents. Cette caractéristique est particulièrement défavorable à la voie d'eau, en raison de la politique actuelle des industriels qui essaient de diminuer l'importance de leurs stocks.

Un certain renouveau pourrait être trouvé dans la réalisation du canal à grand gabarit entre le Rhin et le Rhône. Par ailleurs la voie d'eau dispose d'atouts non négligeables. Elle est faible consommatrice d'énergie, ce qui est particulièrement appréciable depuis le renchérissement du prix du pétrole en 1973. Elle permet le transport d'objets encombrants en poids et en volume. Enfin, elle est très faiblement polluante.

4.2. Le chemin de fer

4.2.1. LE SECTEUR VOYAGEURS

Il est très contrasté selon que l'on observe le service omnibus ou les autres services. Le service omnibus stagne (cf. chapitre II - Section III). Par contre, le secteur « rapides et express » est en pleine évolution :

— mise en service de matériel moderne : turbo-trains (utilisation de turbines) et trains corail (matériau plus léger permettant une augmentation de capacité ou de vitesse) qui améliore sensiblement le confort offert aux voyageurs, surtout en 2° classe ;

— mise en chantier d'une ligne Paris-Lyon, longue de 390 km aux caractéristiques entièrement nouvelles, puisqu'elle supportera le T.G.V. (train à grande vitesse) dont la vitesse commerciale sera de 260 km/h, la vitesse de pointe étant de 300 km/h.

Ainsi Lyon sera à 2 heures de trajet de Paris et le train deviendra un concurrent sérieux pour l'avion. La mise en service est prévue pour 1981 pour le tronçon Saint-Florentin - Lyon et pour 1983, pour le tronçon Combs-la-Ville - Saint-Florentin.

4.2.2. LE SECTEUR MARCHANDISES

Il voit son trafic baisser lentement d'année en année au détriment de la route. Le principal handicap est constitué par le passage en gare de triage rendu nécessaire par les ruptures d'attelage pour l'acheminement des wagons isolés. Les techniques de triage ont peu évolué et demandent du temps. Or les délais de transport par fer constituent déjà un point sensible de la concurrence avec les transports par route (ils sont fonction du régime et de la distance parcourue (1)). La S.N.C.F. fait actuellement un effort pour les réduire. Par ailleurs, la gestion du parc des wagons par un fichier informatisé devrait être un facteur de progrès dans ce sens.

Enfin le renchérissement du prix du pétrole depuis 1973, et donc du coût de l'énergie en général, entraînera peut-être le développement des techniques de transport combiné. Il existe deux techniques :

— soit le transport des semi-remorques sur wagon pour la plus grande partie du parcours (technique dite kangourou) ;

— soit le système des caisses mobiles : une caisse amovible s'adapte sur le châssis du camion, et peut voyager d'un mode sur l'autre comme un conteneur.

4.3. Le transport routier

Ces dernières années c'est au niveau de la performance des moteurs que les plus grands progrès ont été accomplis. Ces progrès alliés au développement important des infrastructures donnent au transport routier des atouts considérables face aux autres modes. Cependant, les pays du Marché commun n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur un poids maximum par essieu. Cette question a des répercussions économiques au niveau de la construction des véhicules.

L'avenir du transport routier est donc fonction de ses qualités propres (souplesse et rapidité d'exécution du transport), mais reste dépendant des nuisances qu'il occasionne (circulation, risques d'accidents) et du coût de l'énergie qui représente une part importante de son prix de revient (18 %).

(1) En régime ordinaire, 1 jour par fraction de 300 km.
En régime accéléré, 1 jour par fraction de 400 km.

Chapitre II

Les objectifs de la politique des transports pendant la période récente

I. - Origine de la réglementation

Le développement des transports est lié au développement général de l'économie, mais aussi et surtout à la rationalisation des fonctions de production qui conduit à une certaine spécialisation. Cette spécialisation entraîne des mouvements de marchandises d'une usine à l'autre, d'une région à l'autre, d'un pays à un autre.

Le transport de marchandises est resté une activité libre jusqu'à une époque récente. Ce n'est qu'avec l'apparition de la mécanisation au début du siècle et la lutte qui s'est instaurée entre le transport ferroviaire, le transport automobile et entre les entreprises de transport routier elles-mêmes, que l'intervention de l'Etat est devenue nécessaire.

En effet la concurrence acharnée à laquelle se livraient la route et le rail menaçait d'entraîner tout le secteur à la ruine.

Ainsi furent pris un certain nombre de textes dont les principes demeurent valables encore aujourd'hui après avoir, certes, subi des assouplissements importants.

— L'origine de la réglementation actuelle

Vers 1930, la majeure partie des états européens possédait une réglementation en la matière. En France, les premières mesures ont été prises par le décret-loi du 19 avril 1934 qui décide :

1. L'interdiction de créer un nouveau service public.
2. L'obligation de déclarer à la préfecture les transports publics.
3. La mise hors réglementation des transports privés.

Ce texte avait pour but de freiner le développement des transports routiers par le contingentement des autorisations de transport de manière à combattre le déficit croissant des chemins de fer.

— La codification de 1938

De 1934 à 1938 paraissent quinze décrets-lois, ce qui rendit nécessaire un regroupement de tous ces textes ; ce fut l'œuvre du décret-loi du 12 novembre 1938 et du décret du 12 janvier 1939 qualifiés de « code législatif » et « code réglementaire ».

Ces deux textes maintiennent le contingentement et prévoient une distinction entre la petite distance (égale au département plus ses limitrophes) et la grande distance (au-delà des limites de la petite). Les autorisations de transport public sont matérialisées pour chaque entreprise par des cartes établies à raison d'une par véhicule, chacune indiquant les relations et la nature du transport permis. D'autre part, pour les transports locaux, des récépissés de camionnage urbains et ruraux sont délivrés.

Le texte de 1938 pose le principe d'une répartition des trafics :

- à la S.N.C.F., la grande distance et les transports massifs à toutes distances ;
- à la route, les services de ramassage et de distribution autour des gares.

Section II - Les textes de 1949

Après la guerre, le contingentement rigide ne correspond plus à la situation économique, les problèmes de coordination se trouvent à nouveau posés ; la loi du 5 juillet 1949 en fixe les nouveaux objectifs :

« Les transports doivent être coordonnés et harmonisés de manière à assurer :

« — les besoins et le libre choix des usagers ;

« — la mise à la disposition du pays, dans les conditions les plus avantageuses, de l'ensemble des moyens de transport dont il peut avoir besoin, en quantité et en qualité ;

« — l'utilisation du mode de transport ayant le coût de production réel minimum ;

« — la coopération des divers modes de transports, lorsqu'un même service comporte l'utilisation successive de plusieurs d'entre eux. »

Ainsi sur la base de cette loi, le Gouvernement a pris le décret du 14 novembre 1949 qui constitue avec les décrets modificatifs — les plus importants furent ceux du 15 juin 1963, du 22 novembre 1971 et du 2 mars 1979 — la réglementation de base en matière de transport.

L'application de cette réglementation ayant provoqué la multiplicité des textes, l'absence de marché organisé ayant abouti à des distorsions dans la répartition des trafics, le défaut de coordination réelle entraînant un coût trop élevé pour les usagers et des charges de plus en plus lourdes pour l'Etat ont conduit le Comité Rueff-Armand à proposer en 1959 diverses solutions pour remédier à cette situation :

— Institution de tarifications fondées sur le coût réel ce qui entraînerait déperéquatation pour la S.N.C.F. et tarification pour la route.

— Une action sur la fonction commerciale des transports : le transporteur ne doit plus être un simple tractionnaire mais un véritable chef d'entreprise commerciale.

— Une action sur les investissements et les infrastructures.

— Une remise en ordre de la coordination fiscale, ce qui demande une analyse précise des charges d'infrastructure.

— Une adaptation de la coordination réglementaire par une libéralisation pour les courtes distances et un assouplissement du contingentement pour les grandes distances.

En 1967, le rapport Nora touche indirectement l'organisation des transports par le biais de la S.N.C.F. en préconisant un retour à la vérité du prix pratiqué et à l'équilibre financier. Il sera concrétisé par un contrat de programme entre l'Etat et la S.N.C.F.

Enfin, l'entrée en vigueur du traité de Rome instituant une Communauté économique européenne a eu des répercussions sur la politique des transports en France. La plus importante d'entre elles a été l'adoption d'un règlement en 1969 sur les conditions de travail et de repos des équipages conduisant des véhicules de transport (voyageurs et marchandises).

L'application progressive en France de ce règlement est un outil efficace de l'égalisation des conditions de concurrence entre les transports ferroviaires et routiers.

Section III - Les évolutions réglementaires en cours

Le fait marquant de l'année 1978 dans le domaine des transports, restera sans doute la publication du rapport réalisé à la demande du Gouvernement par une Commission d'études présidée par M. Guillaumat. Elle s'est prononcée pour une orientation du secteur des transports vers une économie de marché laissant le champ libre au jeu de la concurrence.

Pour le transport de voyageurs, elle estime qu'une modification de la réglementation de 1949 donnerait une plus grande souplesse pour l'exploitation des réseaux et faciliterait l'innovation. Elle exclut toute subvention.

Dans le secteur des marchandises, elle souhaite que l'on tende vers une libéralisation du contingentement du transport routier. La S.N.C.F. devrait, quant à elle, être dégagée des contraintes excessives liées à la notion de service public.

Enfin les utilisateurs de chaque mode de transport devraient payer progressivement la totalité des coûts d'infrastructure qu'ils entraînent pour la collectivité. Ceci supposerait la mise en place de centres de gestion des infrastructures.

3.1. Le secteur voyageurs

Le transport routier de voyageurs à courte et moyenne distance, c'est-à-dire desservant les villes du département ou de la région, a vu diminuer régulièrement sa clientèle sous le double effet de l'exode rural et de l'augmentation considérable du nombre de familles disposant d'une automobile.

En 1974, le gouvernement décidait de faire étudier des schémas régionaux de transport afin de rationaliser l'exploitation des transports au niveau de la région. Cette procédure est basée sur l'attribution aux établissements publics régionaux du pouvoir de réorganiser les services. Pour compléter la réorganisation des transports au niveau régional, l'Etat a encouragé techniquement et financièrement l'élaboration, également, de schémas départementaux de transport collectif dont l'objet est de permettre aux Conseils généraux de prendre en charge l'organisation des transports collectifs de voyageurs de leur département. Cette réorganisation devrait s'accompagner d'une refonte des plans départementaux de transports. A cet effet, une procédure de modification du décret du 14-11-1949 est en cours : elle devrait permettre d'agir sur des situations qui sont gelées depuis 1934.

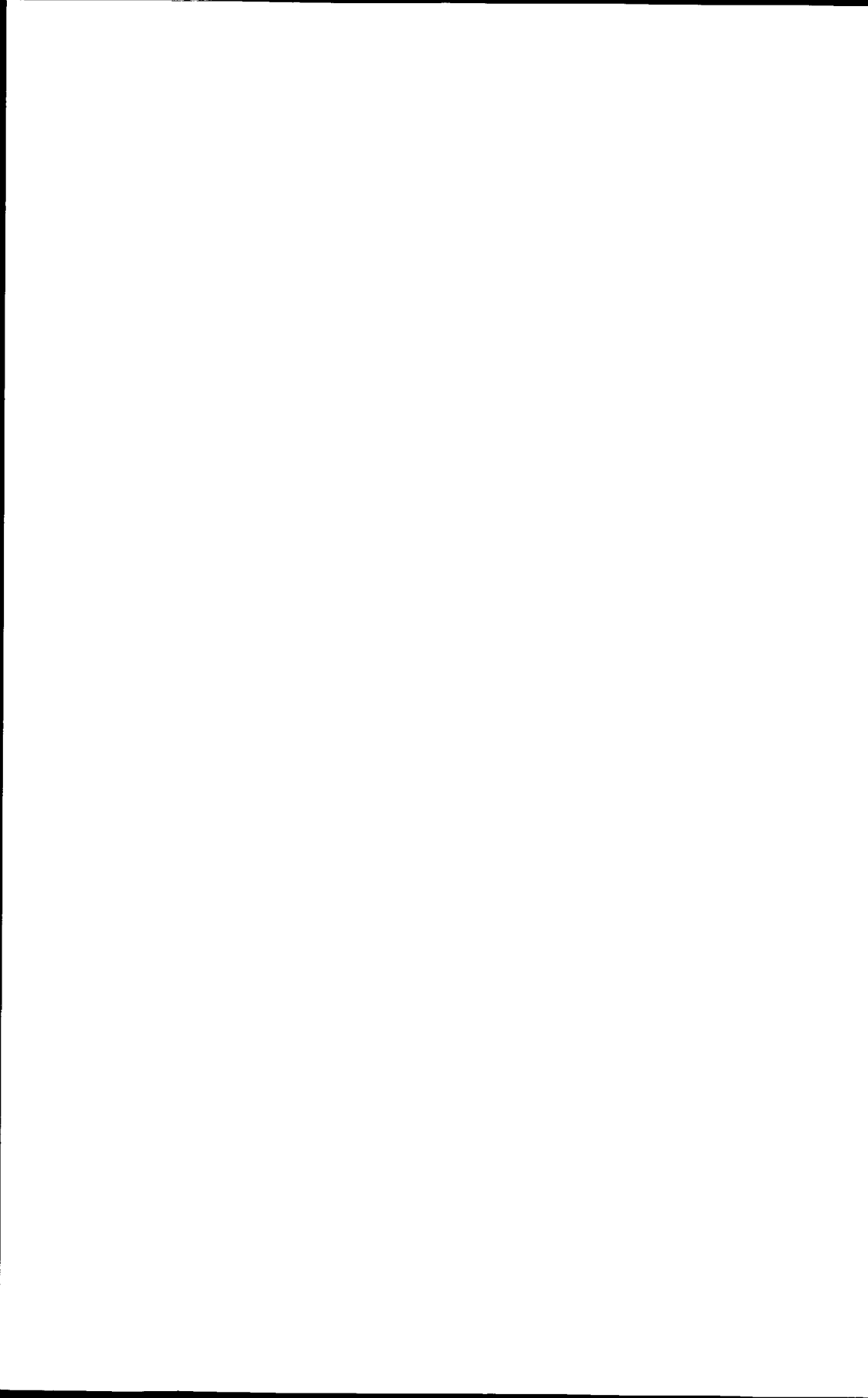
3.2. Le secteur marchandises

Le contingentement des droits de transport bien qu'assoupli ces dernières années a empêché le libre jeu de la concurrence. La politique mise en place début 1979

a consisté à libérer des contraintes excessives le transport routier : ouverture d'un contingent supplémentaire de licences de transport, réduction progressive du champ d'application de la tarification routière obligatoire, simplification de la réglementation. La S.N.C.F. devrait en contrepartie se voir attribuer davantage de liberté de manœuvre mais devrait aussi être tenue à équilibrer sa gestion.

Un problème particulièrement ardu à résoudre mérite d'être souligné : il s'agit de la tarification de l'usage des infrastructures qu'il convient de faire supporter à chaque mode par le biais de taxes (exemple : taxe à l'essieu pour certains véhicules de transport de marchandises).

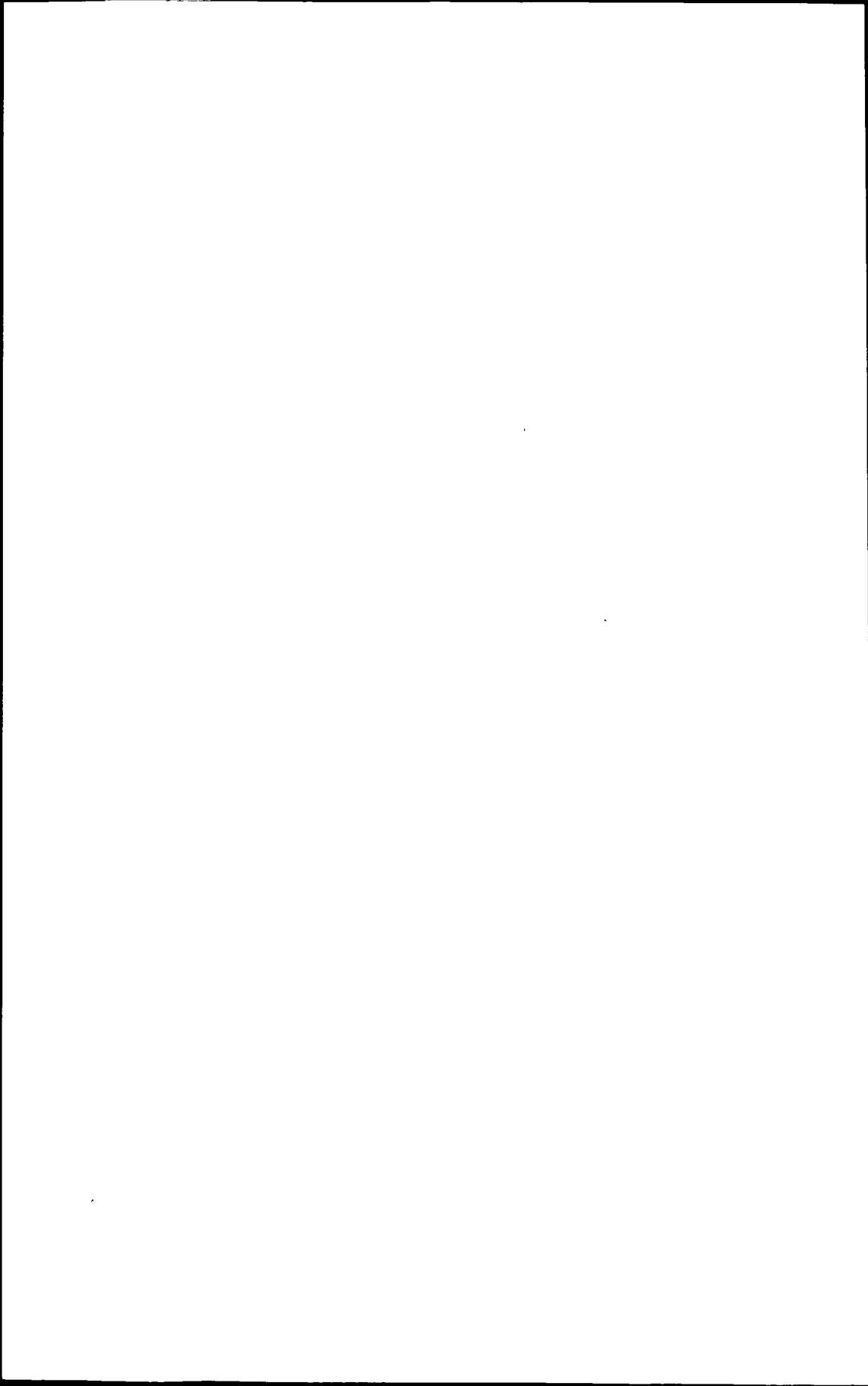
Ainsi on peut s'attendre à des évolutions sensibles dans tout le système de transport français dans les années qui viennent.



Deuxième partie :

L'organisation administrative et professionnelle

	Pages
Chapitre I. - L'organisation de l'administration	25
Section I. - Au niveau national	25
Section II. - Au niveau régional	25
Section III. - Au niveau départemental	26
Chapitre II. - Les organismes consultatifs	27
Section I. - Le conseil supérieur des transports	27
Section II. - Le Comité technique départemental des transports ..	29
Chapitre III. - Les organisations professionnelles routières	33
Section I. - Le Comité national routier et les groupements profes- sionnels routiers	33
Section II. - Les autres organismes professionnels	37



Chapitre I

L'organisation de l'administration

Section I - Au niveau national

Depuis le décret du 12 avril 1978, le secteur des transports est placé sous l'autorité d'un ministre des Transports, après avoir été sous celle d'un secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Equipement.

L'administration centrale du ministère des Transports comprend 5 directions (décret du 8 août 1978) :

- Direction générale de l'Aviation civile ;
- Direction générale de la Marine marchande ;
- Direction générale des Transports intérieurs ;
- Direction de la Météorologie ;
- Direction des Affaires administratives et financières.

La Direction générale des Transports intérieurs qui nous intéresse plus particulièrement se subdivise en 3 départements :

- Direction des Transports terrestres ;
- Direction des Routes et de la circulation routière ;
- Le service d'Analyse économique.

Ainsi le ministre des Transports a une compétence à la fois sur les infrastructures de transport et sur l'exploitation de ces infrastructures.

Section II - Au niveau régional

Ce sont les directions régionales de l'équipement qui assurent, par délégation des préfets, la « gestion » des questions de transport, déconcentrées à ce niveau. Il s'agit :

- du fonctionnement de la commission régionale des licences (cf. 3.1.8.) ;
- de la délivrance de l'attestation d'aptitude ouvrant accès aux professions de transport ;
- de la délivrance des autorisations de transport internationaux de marchandises et des A.T.I.E. (1) ;
- du contrôle des transporteurs, des loueurs et des auxiliaires de transport ;
- des études générales de transport ;
- de la tutelle des organismes professionnels.

La D.R.E. a un rôle d'animation et de coordination des Directions départementales de l'Equipement (D.D.E.), mais ne dispose pas sur elles d'un pouvoir hiérarchique.

Section III - Au niveau départemental

Les directions départementales de l'Equipement ont la charge, par délégation des préfets, des problèmes de transport. Leur mission concerne :

- La tenue du secrétariat du comité technique départemental des transports (C.T.D.T.) (Registres des transporteurs de marchandises et des loueurs ; Plan de transport de voyageurs ; Transports scolaires) ;
- La délivrance des autorisations de transport intérieur ;
- L'encaissement des cotisations pour le fonctionnement des C.T.D.T. et du C.S.T. (Conseil supérieur des transports) ;
- Le contrôle des transports et le suivi des procès-verbaux ;
- Le contrôle des réseaux de transports urbains ;
- La réception et l'examen des dossiers d'inscription instruits à l'échelon régional et national ;
- Le contrôle de la tarification des transports de voyageurs ;
- L'organisation des transports pour la défense.

(1) Autorisations de transport intérieur d'encadrement.

Chapitre II

Les organismes consultatifs

Si à l'heure actuelle la participation des usagers et des professionnels à la préparation des décisions les concernant est devenue monnaie courante, dans les transports, elle a été organisée dès le début de la réglementation en 1937.

On trouve deux organismes consultatifs : le conseil supérieur des transports et le comité technique départemental des transports.

Section I - Le conseil supérieur des transports

(C.S.T. : loi du 3-9-1947 ; décret n° 52-627 du 30-5-1952.)

Il donne son avis au ministre des Transports sur toutes les questions intéressant les transports. Il comporte cinq formations :

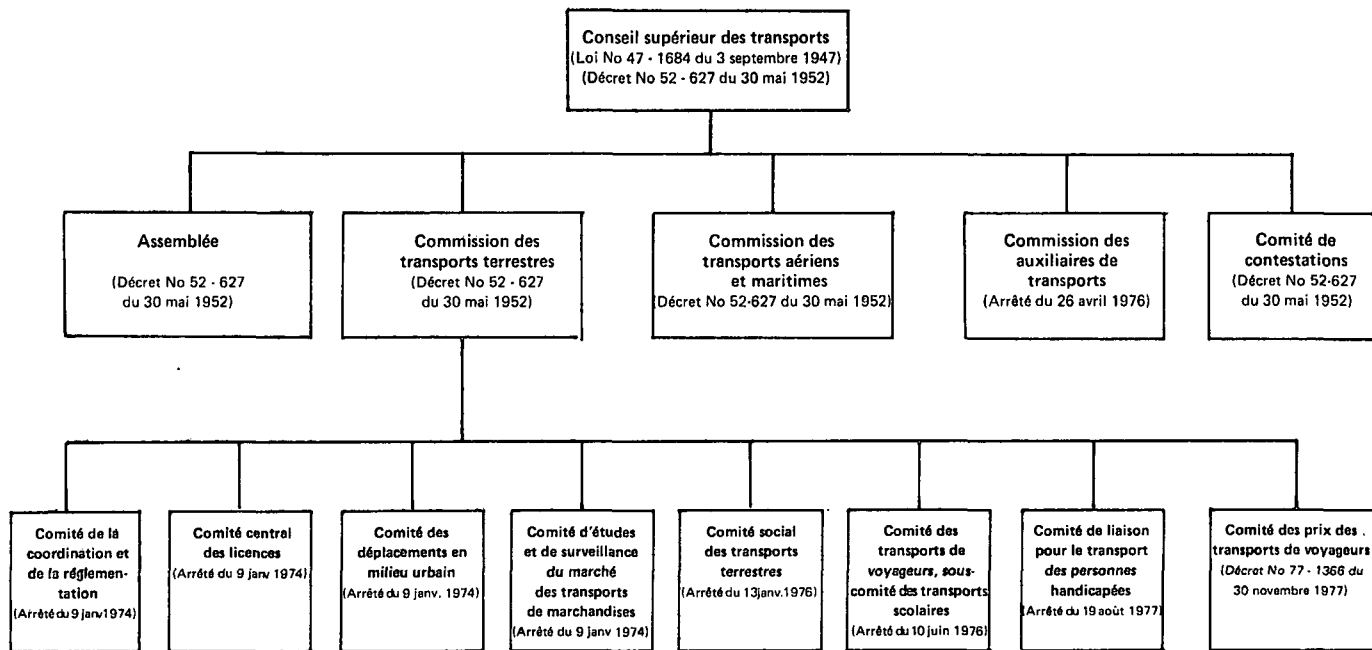
- l'assemblée ;
- la commission des transports terrestres ;
- la commission des transports aériens et maritimes ;
- la commission des auxiliaires de transports ;
- le comité de contestations.

La commission des transports terrestres a vu son rôle s'élargir à partir de 1974. Son organisation est donnée sur l'organigramme ci-après, en page 28.

Sa composition est la suivante :

- Président nommé par décret.
- 7 représentants de l'administration (1 Conseil d'Etat, 1 Cour des comptes, 4 ministère des Transports, 1 Economie et Finances).
- 24 personnalités n'appartenant pas à l'administration :
 - o 8 représentants des diverses activités du transport ;
 - o 6 représentants d'organisations syndicales et consulaires ;

ORGANIGRAMME DU CONSEIL SUPÉRIEUR DES TRANSPORTS



- o 1 président du conseil général ;
 - o 1 personnalité compétente en matière de transport pour compte propre ;
 - o 8 personnalités compétentes en matière économique.
- 22 personnalités n'appartenant pas à l'administration :
- o 2 membres du conseil économique et social ;
 - o 1 maire ;
 - o 10 personnalités qualifiées par leur activité dans le secteur des transports ;
 - o 6 personnalités choisies dans les organisations syndicales de salariés du transport ;
 - o 2 représentants des usagers des transports ;
 - o 1 personnalité compétente en matière économique.
- 10 experts :
- o 2 fonctionnaires du ministère des Transports ;
 - o 3 techniciens des transports ferroviaires ;
 - o 2 techniciens des transports routiers ;
 - o 1 technicien des activités auxiliaires de transport ;
 - o 2 représentants des usagers.

Les membres du C.S.T. sont nommés pour 6 ans par le ministre des Transports.

Un secrétariat général assiste le président pour tous les travaux de préparation des réunions et des comptes rendus. Le C.S.T. est notamment compétent pour donner un avis sur :

- les tarifs et accords tarifaires des services réguliers de transport routier de voyageurs. Il suit en particulier l'évolution du prix de revient de ces transports ;
- le retrait définitif de tout ou partie des inscriptions ou des autorisations de transport ou d'auxiliaire de transport et de location ;
- l'autorisation d'exploiter un service de desserte des aéroports ;
- l'attribution de licences de transport ;
- la suspension ou l'exclusion de membres du comité national routier, du comité national des loueurs, du centre national des commissionnaires de transport et la dissolution de ces organismes.

Section II - Le comité technique départemental des transports (C.T.D.T.)

- o Son existence est prévue à l'article 44 du décret du 10 novembre 1949. Il est placé auprès du préfet du département.

2.1. Composition

Il se compose (arrêté du 26 janvier 1968) :

- du préfet, président ;
- 1 magistrat en activité ou en retraite ;
- 3 représentants des administrations publiques (le directeur départemental de l'équipement, le directeur des Postes et Télécommunications, l'inspecteur d'académie) ;
- 4 conseillers généraux ;
- 4 représentants de l'agriculture, du commerce et de l'industrie ;
- 1 représentant des usagers des transports de voyageurs ;
- 1 représentant, si elles existent dans le département :
 - o des entreprises autres que la S.N.C.F. exploitant des services ferroviaires ou routiers ;
 - o des entreprises exploitant des services urbains ferroviaires et routiers ;
- 6 représentants des entreprises de transport par route, de voyageurs, de marchandises et de location ;
- 1 représentant des professions auxiliaires de transport.

Les représentants des entreprises de transport par route sont élus pour 5 ans. Les autres sont nommés par le préfet pour la même durée.

Le secrétariat du comité est assuré par un secrétaire placé sous l'autorité du directeur départemental de l'équipement.

2.2. Formation du C.T.D.T.

Il est subdivisé en un sous-comité de voyageurs et un sous-comité de marchandises. Il peut être créé des sections spéciales, c'est le cas pour les transports d'élèves et les transports occasionnels de voyageurs. Les sous-comités, commissions ou sections spéciales n'ont à connaître que des affaires relatives à leur objet ; dans ces limites, elles donnent un avis au nom du C.T.D.T.

Il faut noter la présence au sein du comité d'une commission des sanctions administratives. Elle comprend :

- le magistrat président ;
- le directeur départemental de l'équipement ;
- le membre du comité représentant la catégorie à laquelle appartient l'entreprise visée par la demande de sanctions.

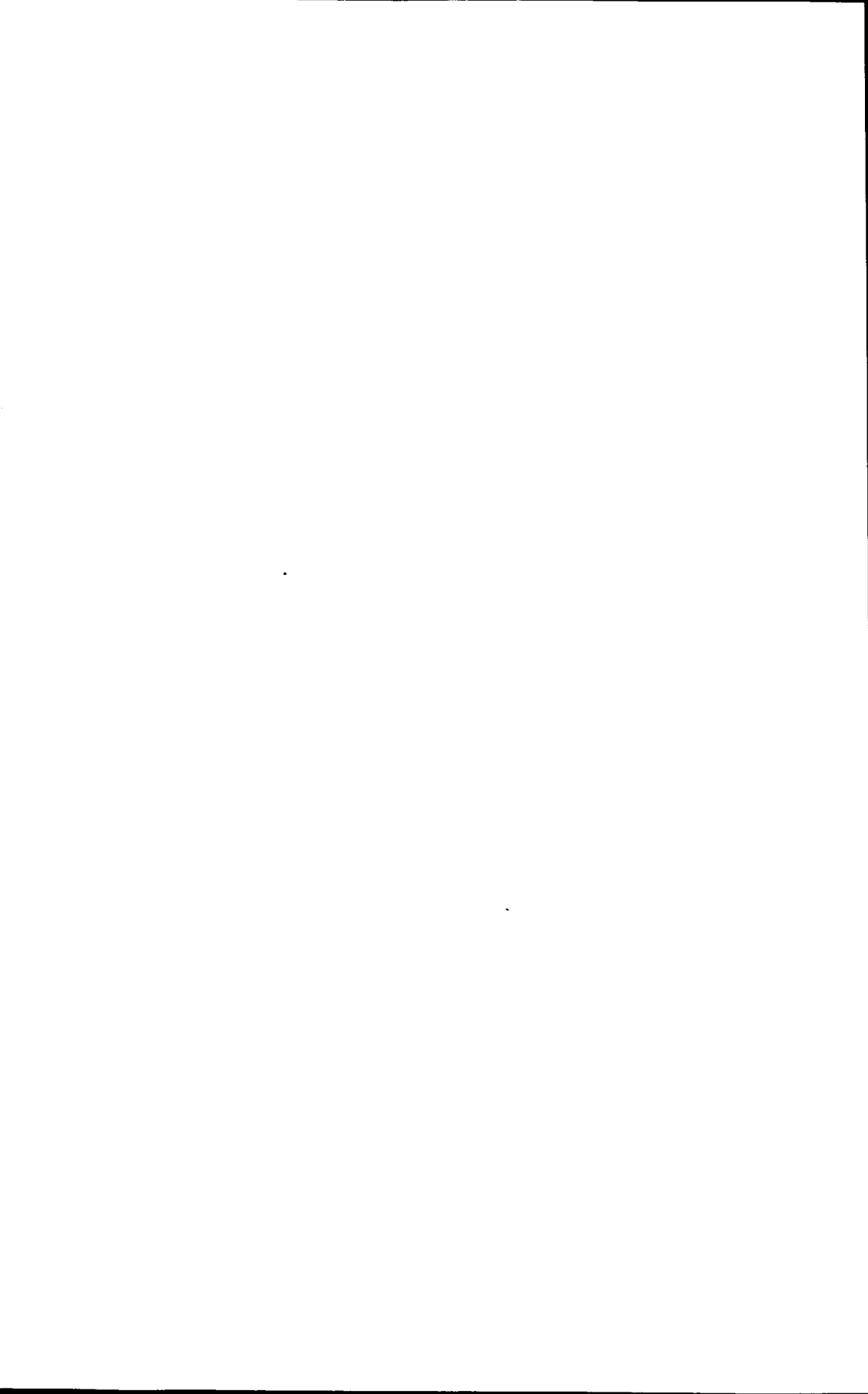
2.3. Compétences

Elles sont exclusivement consultatives, sauf mention expresse dans un texte (ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle). Le pouvoir de décision appartient au préfet qui statue après avis du comité. La décision préfectorale doit être publiée au recueil des actes administratifs du département.

Il a pour mission principale de :

- tenir le plan des transports de voyageurs ;
- tenir le registre départemental des transporteurs routiers et des loueurs de véhicules ;
- donner un avis sur les demandes de sanctions administratives.

Organisme d'échanges, son rôle dans la coordination des transports au niveau local est important, car il permet un dialogue entre les représentants des divers modes de transports entre eux et avec leurs usagers. La représentation des usagers doit d'ailleurs être prochainement renforcée.



Chapitre III

Les organisations professionnelles routières

Observation préalable

C'est l'article 40 du décret du 14-11-1949 modifié qui institue les organismes énumérés ci-dessous (exceptés les Bureaux régionaux de fret créés par le décret du 28-07-1965) dont les règles générales d'organisation, de fonctionnement et de contrôle ont été également fixées par décret.

Section I - Le comité national routier et les groupements professionnels routiers

A l'égard du transport public ou pour compte d'autrui les Pouvoirs publics, concurremment à d'autres moyens, ont institué, comme l'une des pièces maîtresses de l'harmonisation des transports, une *organisation professionnelle routière* chargée de participer à l'élaboration, à la mise en place et au fonctionnement des instruments de coordination, constituée par le *Comité national routier* et par les *vingt-quatre groupements professionnels routiers* régionaux qui en dépendent (G.P.R.).

1.1. Le Comité national routier (C.N.R.)

1.1.1. ORGANISATION

Le Comité national routier est un organisme de droit public, dans la mesure où il reçoit délégation de la puissance publique pour accomplir les missions qui lui sont confiées. Il est avant tout un organisme professionnel, composé

d'entrepreneurs de transports désignés par les vingt-quatre groupements professionnels routiers régionaux (G.P.R.), géré par eux et chargé d'assurer la représentation des transports routiers de marchandises auprès des Pouvoirs publics. Il est doté de la personnalité civile (décret n° 65-654 du 28 juillet 1965). Il comprend des membres désignés en leur sein par les conseils d'administration des G.P.R. à raison de un ou de deux par groupement (selon l'importance du G.P.R.) et dix membres élus au plan national par un collège électoral de soixante-douze administrateurs de G.P.R.

Il désigne un bureau et un conseil de discipline qui statue sur les appels des décisions de radiation ou d'exclusion des groupements professionnels routiers. Il peut en outre comprendre diverses commissions et groupes de travail.

Pour l'aider dans sa tâche il dispose d'un personnel administratif permanent qui œuvre en étroite liaison avec le bureau et les groupes de travail spécialisés du Comité.

Les membres du Comité et le personnel des services ne doivent en aucun cas utiliser les documents et informations dont ils ont connaissance par leurs fonctions ou en faire état à d'autres fins qu'à leurs missions, sous peine d'actions en dommages-intérêts ou autres, notamment en raison de la violation du secret professionnel.

N'étant pas commerçant et ne faisant pas d'actes de commerce, le C.N.R. ne saurait être attrait devant le tribunal de commerce pour une contestation relative à l'application des tarifs routiers (tribunal de commerce de Paris, 22 juillet 1975).

1.1.2. ATTRIBUTIONS :

— Le Comité national routier a pour mission essentielle l'établissement des tarifs routiers (études, évolution des tarifs).

— Affaires administratives, juridiques et fiscales (relations avec les groupements professionnels routiers, sur le plan administratif).

— Etudes économiques, statistiques.

— Contrôle tarifaire professionnel ; pour ce faire, a été créé depuis le 1^{er} juillet 1974, un corps de neuf contrôleurs professionnels régionaux, chargés de procéder aux vérifications de l'application des tarifs au siège des entreprises adhérentes et placés sous l'autorité du Comité national routier.

Par ailleurs, le Comité national routier dispose d'un *corps de six inspecteurs régionaux*. La circonscription d'activité de chacun de ces inspecteurs recouvre plusieurs groupements. Les inspecteurs ont pour mission essentielle d'assurer une liaison vivante entre le Comité et les groupements professionnels routiers, en vérifiant la bonne application des directives du Comité national routier par les groupements professionnels et en apportant leur concours le plus large aux activités de ces derniers.

1.2. Les groupements professionnels routiers (G.P.R.)

Au nombre de vingt-quatre, les G.P.R. rassemblent la quasi-totalité des entreprises de transport de marchandises en zone longue (c'est-à-dire celles qui peuvent exercer leurs activités sur l'ensemble du territoire métropolitain). En effet, l'adhésion aux G.P.R. n'est pas obligatoire pour les transports routiers, mais indépendamment des facilités qu'elle peut leur apporter sur le plan professionnel, elle est assortie d'une réduction du taux de la cotisation demandée par licence de zone longue aux transporteurs pour le fonctionnement des comités techniques départementaux.

Ces groupements ont leur mission tracée par le décret du 14 novembre 1949 susvisé :

- apporter leur collaboration à l'administration pour l'application des règles de la coordination et de l'harmonisation des transports ;
- faciliter à leurs adhérents, par leurs études de leurs informations, l'exercice de leur profession ;
- présenter, au Comité national routier, des avis et des propositions sur la tarification des transports routiers.

A l'égard de ses adhérents, le groupement professionnel routier exerce donc une double fonction de *contrôle* et de *promotion*.

1.2.1. COMPOSITION

Chaque groupement est administré par un conseil d'administration composé de vingt-quatre membres au maximum, qui sont élus pour trois ans par les entreprises adhérentes. Ce Conseil choisit en son sein un bureau composé d'un président, d'un ou plusieurs vice-présidents et d'un trésorier, désignés également pour trois ans. Il nomme un conseil de discipline composé de trois de ses membres. Ce conseil d'administration constitue la « cheville ouvrière » du groupement.

1.2.2. ADMINISTRATION ET GESTION DU GROUPEMENT

— *Le secrétariat* : chaque groupement assure lui-même le recrutement et la rémunération de son secrétariat. Ce secrétariat assure l'accomplissement des tâches administratives qui lui sont confiées conformément aux prescriptions du conseil d'administration du groupement, dans le cadre des directives et « instructions relatives à l'accomplissement de missions des G.P.R. », adressées par le Comité national routier.

— *Les bureaux correspondants* : pour tenir compte de l'étendue de leurs circonscriptions et de la dispersion des entreprises, et en fonction des besoins locaux, les groupements ont la possibilité de se faire assister pour l'exécution de leurs

tâches administratives, par des bureaux correspondants, institués dans les départements de leurs circonscriptions. Chaque bureau correspondant agit au nom et pour le compte du groupement, sous l'entière responsabilité de ce dernier. Sa compétence ne s'étend qu'à l'exécution des seules tâches qui lui ont été confiées par le groupement, dans le cadre des instructions adressées par le Comité national routier.

1.2.3. RELATIONS DES GROUPEMENTS ET DU COMITÉ NATIONAL ROUTIER

L'activité des groupements professionnels routiers est harmonisée et contrôlée par le Comité national routier.

En vue du contrôle de l'exécution des tâches qui leur sont imparties, les groupements mettent à la disposition des représentants dûment habilités du C.N.R. ou de ses inspecteurs tous documents que ceux-ci peuvent juger utiles de se faire communiquer au cours de leur mission.

Enfin, il est intéressant de souligner que selon un arrêt du Conseil d'Etat du 20 décembre 1968, les groupements professionnels routiers sont et demeurent des syndicats professionnels ; ce caractère, qui leur avait été attribué par le décret du 12 janvier 1939, ne leur a été retiré par aucun texte ultérieur, et ce nonobstant le fait qu'en vertu de l'article 40-E du décret du 14 novembre 1949 ils doivent collaborer avec l'administration à la mise en œuvre de la coordination ; il s'ensuit que les contestations relatives aux élections sont de la compétence des tribunaux judiciaires et non des tribunaux administratifs.

Par ailleurs, un groupement professionnel routier est recevable, dans l'intérêt collectif de la profession, à se porter partie civile aux poursuites intentées contre un transporteur coupable de multiples infractions (cour d'appel de Bordeaux, 28 novembre 1972).

1.3. Le rôle de l'organisation professionnelle routière à l'égard de l'administration et des usagers

— S'ils se sont vu confier, par délégation de la puissance publique, un certain nombre de tâches réglementaires dont ils sont tenus de s'acquitter loyalement en observant un comportement absolument neutre à l'égard des transporteurs, quelle que soit en particulier leur appartenance syndicale, il appartient aussi au C.N.R. et aux G.P.R. d'entretenir, chacun à leur échelon, national ou régional, avec les administrations concernées, des relations d'autant plus suivies qu'elles permettront d'éclairer ces dernières sur les réalités de la profession.

— A tous ces niveaux, l'organisation professionnelle routière représente aussi la profession auprès des usagers du transport routier.

Elle doit, à ce titre, mieux faire connaître à ceux-ci les possibilités de la technique routière et faciliter les rapports entre les transporteurs et leurs clients,

en informant en particulier ces derniers des obligations qu'imposent aux premiers les dispositions réglementaires.

Le Comité national routier et les groupements professionnels routiers peuvent aussi être appelés, à la demande de l'une ou l'autre des parties, à exercer leur arbitrage en cas de différend entre leurs adhérents et leurs clients.

Section II - Les autres organismes professionnels

Leur articulation est identique à celle du comité national routier et des groupements professionnels routiers.

Des décrets ont réglé la constitution et le fonctionnement des organismes étudiés ci-après.

2.1. Le Comité national des loueurs (C.N.L.)

Créé par un décret du 6 mars 1964, il oriente, harmonise et contrôle l'activité des groupements professionnels des loueurs. Comme le Comité national routier, il est chargé d'établir une tarification. Celle-ci n'a jamais été élaborée.

2.2. Les groupements professionnels de loueurs (G.P.L.)

Créés par un autre décret du 6 mars 1964, ils sont ouverts aux entreprises de location inscrites au registre des loueurs ayant une activité définie, ces organismes, sans but lucratif, ont pour objet d'assumer différentes attributions de contrôle et d'information.

Il existe, pour tout le territoire national, six G.P.L. Leur circonscription, comprenant plusieurs départements, ainsi que leur siège, ont été fixés par arrêté ministériel.

2.3. Le Comité national des commissionnaires de transport (C.N.C.T.)

En ce qui concerne les professions annexes du transport, le commissionnaire de transport joue un rôle prépondérant. Il peut se définir comme l'intermédiaire

qui se charge de faire exécuter un transport de marchandises en ayant le libre choix des voies et moyens à utiliser dans ce but.

Le décret du 14 novembre 1949 a institué un *Comité national des commissionnaires de transport*, composé de membres élus par les représentants des *groupements des commissionnaires*, et qui a pour objet :

— d'orienter, d'harmoniser et de contrôler l'activité des groupements de commissionnaires de transport ;

— d'établir la tarification des activités réglementées des commissionnaires de transport.

L'organisation, le fonctionnement et le contrôle du C.N.D.T. et des G.P.C.T. ont été définis dans deux décrets du 30 juin 1961.

En fait, le *Conseil national des commissionnaires de transport* tient lieu de Comité national prévu par le décret du 14 novembre 1949.

Par ailleurs, il existe, pour tout le territoire national, seize *Associations professionnelles de commissionnaires de transport* (A.P.C.T.) qui sont autorisées par le ministre à tenir lieu de groupements professionnels.

2.4. Les bureaux régionaux de fret (B.R.F.)

— Les bureaux régionaux de fret et leur Centre national (C.N.B.R.F.), qui dirige, contrôle l'action et l'administration des divers bureaux dans les dix-neuf circonscriptions, sont des organismes particuliers qui groupent les commissionnaires de transport et les transporteurs en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché des transports routiers de marchandises.

2.4.1. ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES B.R.F.

Les bureaux régionaux de fret ont été institués en 1961 par le ministre des Travaux publics et des transports.

Mais la réglementation initiale, trop contraignante, devrait être abrogée pour être remplacée par les dispositions du décret du 28 juillet 1965 et celles du règlement intérieur approuvé par arrêté du ministre chargé des transports, daté aussi du 28 juillet 1965.

Ces deux textes de base définissent les missions, l'organisation et les modalités de fonctionnement des B.R.F. et le cas échéant de leurs succursales.

Missions

Les bureaux de fret doivent notamment :

— informer les professionnels du transport sur les besoins et les ressources, sur le trafic et les prix pratiqués ;

- assurer la satisfaction de leurs besoins par l'amélioration de la productivité du transport routier de marchandises, tant sur le plan national que dans le cadre de l'activité économique des régions ;
- enregistrer les offres et les demandes qui leur sont présentées pour des transports au départ d'une localité de leur circonscription ;
- enregistrer les contrats librement conclus en conséquence de ce rapprochement ;
- être les correspondants des autres bureaux de fret ;
- participer à l'étude et à la réalisation des centres routiers.

Organisation

— A l'échelon régional :

Dix-neuf bureaux de fret et dix succursales fonctionnent actuellement dans les circonscriptions délimitées par l'arrêté du 26 février 1963 modifié.

Chaque bureau est administré par un conseil d'administration, composé, en nombre égal, de représentants de transporteurs routiers et de représentants des commissionnaires de transport. Le président est choisi parmi les représentants des transporteurs routiers.

— A l'échelon national :

Un *Centre national* dirige et contrôle l'action et l'administration des bureaux de fret.

Les membres transporteurs sont désignés par le comité national routier.

Les membres commissionnaires de transport sont désignés par le Conseil national des commissionnaires de transport parmi les affréteurs routiers.

Le président et le président délégué sont choisis parmi les membres du centre national, alternativement l'un parmi les représentants des transporteurs routiers, l'autre parmi ceux des commissionnaires des transports.

Le centre national est placé sous le contrôle du ministre des transports.

Modalités de fonctionnement

Les bureaux de fret groupent les commissionnaires de transport et les transporteurs en vue de procéder à l'appariage des offres et des demandes de transport qui leur sont présentées par les professionnels du transport.

◉ *Les offres de fret :*

Les offres, qui doivent obligatoirement être présentées aux bureaux de fret pour les commissionnaires de transport concernent les envois d'un poids de 3 tonnes et plus qui doivent être transportés par route à destination d'une localité située à 200 km et plus de leur lieu d'expédition, à l'exclusion des marchandises ou des

opérations figurant sur une liste établie par le C.N.B.R.F. (envois de moins de 3 tonnes à quelque distance que ce soit ; envois de 3 tonnes et plus à une distance inférieure à 200 km, transports exceptionnels de masses indivisibles, transports de liquides en citerne, transports nécessitant l'emploi d'une benne basculante, transports sous température dirigée, déménagements, transports d'animaux vivants, transports internationaux effectués sans transbordement au port ou à la frontière, transports de quai à quai des lots de groupage).

o *Les offres de véhicules :*

Seuls ont accès aux salles d'appairage, le transporteur ou un de ses salariés sur justification de son appartenance à cette seule entreprise ou le chauffeur assurant la conduite du véhicule inscrit pour lequel le fret est demandé.

Les B.R.F. procèdent à toutes les vérifications utiles pour s'assurer, par le contrôle des documents devant accompagner les véhicules (cartes grises, licences, A.T.I.E., feuilles de route, etc.) de la régularité des inscriptions et des appairages. Pour toutes les formalités effectuées à leurs guichets, les B.R.F. exigent la présentation des documents originaux.

Les seules dérogations à cette règle concernent les véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas six tonnes, qui peuvent être munis d'une photocopie du certificat d'inscription, et les semi-remorques pour lesquelles la carte grise peut être remplacée par une copie certifiée conforme à l'original.

o *L'ordre des priorités :*

Un ordre de priorité, est établi de façon à privilégier les transporteurs les plus éloignés de leur base.

Les organismes professionnels régionaux dont il vient d'être question sont en fait des « organismes sous tutelle de l'administration » (G.P.R., G.P.L., A.P.C.T., B.R.F.).

Les directeurs régionaux de l'équipement sont chargés du contrôle de ces organismes.

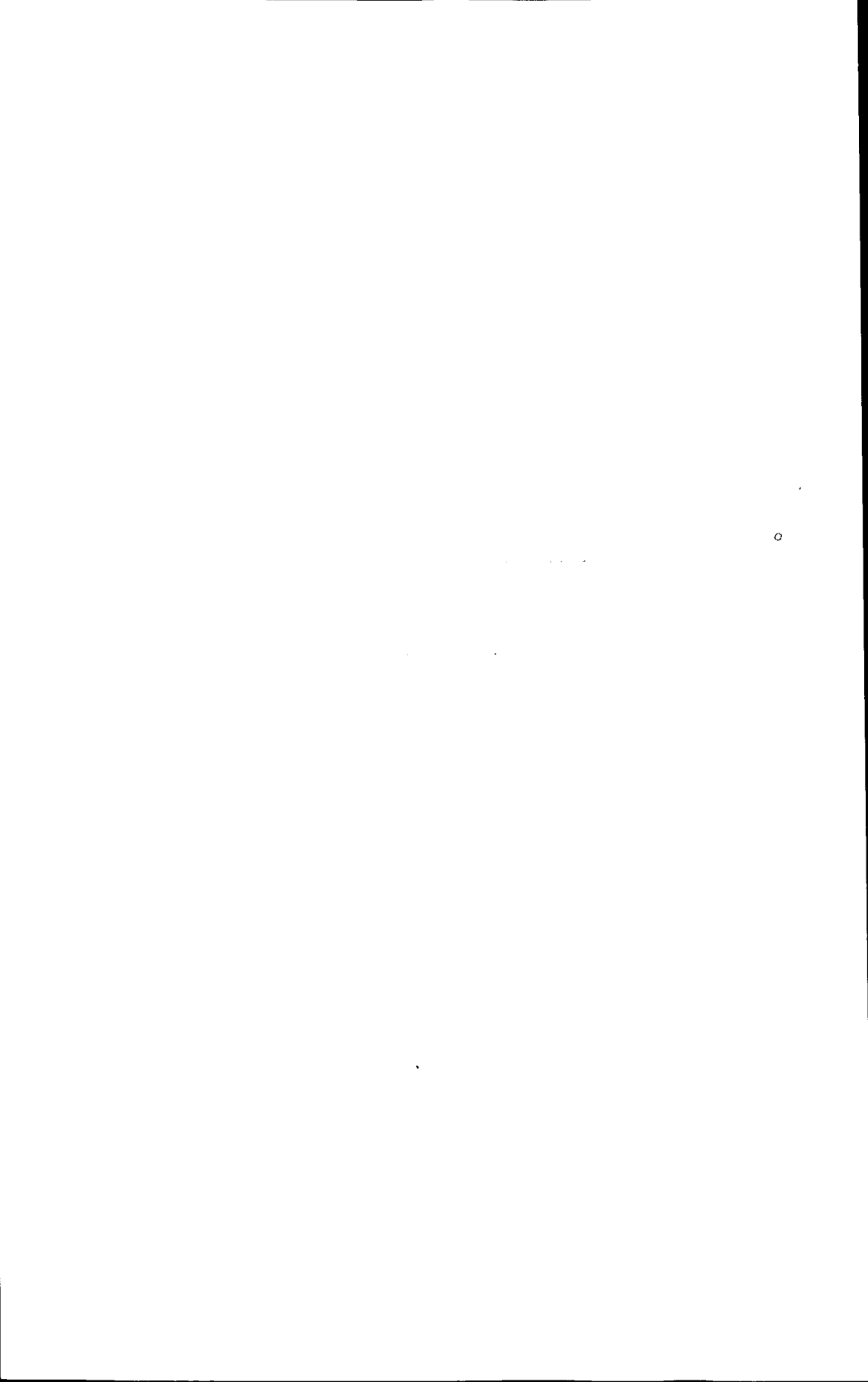
A cet effet, ils reçoivent communication de toutes les pièces nécessaires à ce contrôle. Les budgets et les comptes sont soumis à leur approbation.

Quant aux organismes nationaux (C.N.R., C.N.L., C.N.C.T. et C.N.B.R.F.) leur activité est placée sous le contrôle du ministre des Transports ; les budgets et les comptes sont soumis à son approbation.

Troisième partie :

La réglementation des transports

	Pages
Chapitre I. - Les transports publics routiers de marchandises	43
oSection I. - La coordination contingentaire et l'accès à la profession	43
Section II. - La location des véhicules	46
Section III. - Les titres d'exploitation et les documents d'accompagnement	48
Section IV. - Transports soumis à des règlements particuliers	55
Section V. - La tarification des transports routiers de marchandises	59
Section VI. - Les transports internationaux de marchandises	63
Section VII. - Les professions d'auxiliaires des transports	69
Chapitre II. - Les transports de voyageurs	73
Section I. - Les transports routiers de voyageurs	73
Section II. - Accès à la profession de transporteur routier de voyageurs	75
Section III. - Le plan départemental des transports publics de voyageurs	76
Section IV. - Les schémas régionaux de transport collectif de personnes	83
Section V. - Les transports scolaires	91
Section VI. - Les transports internationaux de voyageurs	94
Section VII. - La tarification des transports routiers de voyageurs ..	109



Chapitre I

Les transports publics routiers de marchandises

Après le décret-loi du 19 avril 1934, les décrets des 12 novembre 1938 et 12 janvier 1939, ce sont la loi du 5 juillet 1949 et le décret du 14 novembre 1949 modifié à plusieurs reprises, qui constituent actuellement la charte de la coordination des transports en France.

Cette coordination s'organise selon deux modalités :

- des mesures d'inspiration contingente ;
- des mesures d'ordre tarifaire.

Section I - La coordination contingente et l'accès à la profession

1.1. Transports non soumis à coordination, mais contrôlés (Art. 23)

11 catégories sont définies.

Seules quelques règles générales du régime de droit commun leur sont applicables. Il convient d'y ajouter pour certaines catégories des règles particulières précises pour la mise en service de véhicules ou l'exécution de transports.

1.1.1. DIFFÉRENTES CATÉGORIES SOUMISES A CE RÉGIME

- a - transports pour compte propre ;
- b - transports assurés par des intermédiaires de commerce ;
- c - transports assurés par des entreprises exécutant un travail en commun (entreprises groupées) ;

- d - transports effectués au moyen de véhicules et appareils agricoles ou destinés à des emplois très spéciaux ;
- e - transports exécutés par un exploitant agricole pour le compte d'un autre exploitant agricole ;
- f - transports exécutés par des coopératives agricoles, leurs adhérents et leurs unions ;
- g - transports de marchandises par cars ou par remorques attelées à des cars à l'occasion de services réguliers ;
- h - transports exécutés au moyen de véhicules utilisés exclusivement pour les besoins de l'administration des Postes et Télécommunications ;
- i - transports sur route de wagons de chemin de fer ;
- j - transports exécutés au moyen de prototypes de véhicules ;
- k - transports exécutés au moyen d'un véhicule ou d'un ensemble dont le P.T.A.C. n'excède pas 3 500 kg.

1.1.2. DISPOSITIONS COMMUNES AUX 11 CATÉGORIES ÉNUMÉRÉES CI-DESSUS

Les transports échappent aux dispositions réglementaires concernant le contingentement, les inscriptions et titres d'exploitation, la capacité, les organisations professionnelles, et sauf dérogation les tarifs.

Ils sont toutefois soumis à l'obligation de respecter la réglementation concernant la location et de présenter dans certains cas, un document de contrôle simplifié.

1.1.3. CONDITIONS REQUISES : 3 conditions sont requises simultanément :

- le véhicule doit appartenir à l'utilisateur ou avoir été pris en location régulière par ses soins ;
- l'utilisateur du véhicule doit avoir, par rapport à la marchandise transportée, l'une des qualités suivantes : propriétaire, vendeur, emprunteur, locataire, fabricant, transformateur, façonnier, réparateur ;
- le transport ne doit avoir qu'un caractère accessoire ou complémentaire par rapport à une autre activité exercée par l'utilisateur.

1.1.4. DOCUMENTS A ÉTABLIR : une pièce justifiant du caractère juridique du transport doit être produite (sauf pour e, j, k).

1.2. Transports soumis à coordination

Ce sont les transports offerts au public qui n'ont pas été énumérés ci-dessus. On distingue 2 types de transports suivant la distance du trajet : ceux de zone courte ou de zone longue.

En outre, deux conditions sont nécessaires pour avoir le droit d'exécuter des transports routiers de marchandises :

- une inscription au registre des transporteurs routiers ;
- un titre d'exploitation pour *chaque* véhicule utilisé.

1.2.1. LES ZONES DE TRANSPORT (art. 25 du décret du 14 novembre 1949)

- la zone longue couvre l'ensemble du territoire métropolitain ;
- les zones courtes (une par département), arrêté du 20 juin 1973.

1.2.2. L'INSCRIPTION DE L'ENTREPRISE

Un registre des transports routiers est tenu dans chaque département ; il est public et il est réglementé par arrêté ministériel.

Lorsqu'une entreprise demande une inscription au registre, elle doit justifier :

- de son aptitude à exercer la profession ;
- de la possession d'un établissement dans le département où elle sollicite une inscription ;
- qu'elle n'a pas fait l'objet d'une mesure de radiation définitive durant les deux années précédentes.

1.2.3. LES TRANSPORTS MIXTES RAIL-ROUTE

Un arrêté du 20 octobre 1980 a fixé les règles à observer en ce qui concerne les transports effectués au moyen de véhicules routiers chargés sur des wagons.

1.2.4. LES COOPÉRATIVES (cf. Droit commercial)

1.3. L'accès à la profession

Le décret n° 77-1535 du 31 décembre 1977 a fixé les dispositions d'application, en France, des directives communautaires relatives à l'accès aux diverses professions du transport routier. (Un article 46 est inséré au décret du 14 novembre 1949.)

Nul ne peut :

- exploiter un service de transport de voyageurs par route ;
- être inscrit à un registre des transporteurs routiers de marchandises ;
- être inscrit à un registre des loueurs, s'il ne justifie de son aptitude à l'exercice de la profession soit de transporteur routier de voyageur, de transporteur routier de marchandises, ou de loueur de véhicules pour le transport routier de marchandises.

La preuve de cette aptitude peut être fournie :

- par la possession de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique ;
- par la possession d'une attestation d'aptitude qui est délivrée
 - soit par un examen de contrôle des connaissances acquises :
 - dans des cours ou des stages de formation,
 - par une expérience pratique dans une entreprise de transport,
 - individuellement, par tout autre moyen ;
 - soit après avis d'une Commission consultative régionale pour les personnes ayant exercé pendant 3 ans des fonctions de direction dans une entreprise de transport.

Une circulaire (n° 78-57 du 20 mars 1978) apporte toutes précisions utiles en ce qui concerne le champ d'application de ce décret (domaine « voyageurs, marchandises », ou délivrance de l'attestation d'aptitude après examen ou après avis de la Commission régionale).

La Commission apprécie :

- si la personne qui *justifie de son aptitude* a bien dirigé, en permanence et pendant au moins trois années, l'activité de transport de l'entreprise ;
- l'éventualité d'autoriser, par une dispense de justification d'aptitude, une personne qui a participé à la gestion journalière pour l'entreprise, à continuer l'exploitation de celle-ci pour une durée d'un an maximum (en cas de décès, d'une constatation médicale ou d'un acte prononcé l'incapacité légale de la personne physique qui justifiait de l'aptitude à l'exercice de la profession) ;
- enfin, conformément aux directives communautaires, les décisions portant refus de l'attestation d'aptitude doivent être motivées.

Section II - La location de véhicules

2.1. Portée de la réglementation

La location de véhicules pour le transport routier de marchandises est l'opération commerciale par laquelle un loueur met un véhicule à moteur, avec ou sans personnel de conduite, à la disposition d'un locataire pour lui permettre d'exécuter des transports routiers de marchandises. La location implique :

- que le locataire garde la maîtrise des opérations de transport, le loueur pouvant garder la maîtrise des opérations de conduite s'il fournit le personnel de conduite ;

- que le locataire ait la disposition exclusive du véhicule dans tous ses déplacements en charge ou à vide, pour une période ininterrompue ;
- que la remise du véhicule au locataire au début de la période de location et sa restitution au loueur à la fin de cette période soient faites au même lieu, sauf si le véhicule ne dépasse pas 6 T ou s'il est utilisé exclusivement en zone courte.

Ne sont pas soumises aux dispositions ci-dessus les locations de :

- véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 3,5 T ;
- remorque, semi-remorques.

Les véhicules soumis à la réglementation peuvent être loués soit à des transporteurs routiers de marchandises, soit à des industriels ou commerçants qui les utilisent à des transports pour leur compte propre.

Il importe donc de bien faire la distinction entre le transporteur (ou voiturier) pour lequel la responsabilité est précisée par l'article 103 du code de commerce, et le *loueur* tel qu'il est défini ci-dessus.

2.2. Accès à la profession

(cf. 1.3. : ci-dessus)

2.3. Inscription au registre des loueurs

Un registre des loueurs de véhicules est tenu dans chaque département ; il est public et il est réglementé par arrêté ministériel.

Lorsqu'une entreprise demande une inscription au registre des loueurs, elle doit justifier :

- de son aptitude à exercer la profession ;
- de la possession d'un centre d'exploitation dans le département où elle sollicite une inscription ;
- qu'elle n'a pas fait l'objet d'une mesure de radiation définitive durant les deux années précédentes.

2.4. Titres de location (1)

(cf. 3.3. ci-après)

(1) A ne pas confondre avec un titre de transport comme billet de chemin de fer.

Section III - Les titres d'exploitation et les documents d'accompagnement

3.1. Licences et certificats d'inscription de transport routier

3.1.1. UTILISATION

— les licences de transport routier et les certificats d'inscription au registre des transporteurs routiers, matérialisant les inscriptions de l'entreprise à ce registre ;

— les véhicules utilisés pour l'exécution des transports routiers de marchandises (transports pour le compte d'autrui) doivent obligatoirement être munis de licences ou de certificats d'inscription ;

— une licence permet le transport de marchandises de toutes natures ;

— les licences de zone longue sont valables sur l'ensemble du territoire ;

— le certificat attestant l'inscription de l'entreprise au registre des transporteurs routiers permet de réaliser des transports :

a) dans les zones courtes,

b) sur l'ensemble du territoire métropolitain soit au moyen de véhicules ou ensembles de véhicules d'un poids maximal autorisé (P.M.A.) ne dépassant pas six tonnes, soit au moyen de véhicules de transport de masses indivisibles ;

— la licence, ou le certificat, doit accompagner obligatoirement le véhicule ou l'ensemble utilisé ; elle doit être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle. La présentation d'une photocopie est admise au lieu et place du certificat d'inscription original ;

— pour exécuter un transport routier de marchandises le véhicule ou l'ensemble de véhicules doit être muni d'une licence ou d'un certificat d'inscription valable pour la totalité du trajet entre le lieu de chargement et le lieu de déchargement.

3.1.2. RUPTURE D'ATTELAGE

Une dérogation à cette dernière règle est admise pour les ensembles articulés lorsqu'il y a changement de tracteur pour le parcours initial ou terminal dans une zone dite « d'attraction urbaine ».

L'ensemble peut, dans ce cas, et sous condition d'une déclaration préalable auprès du Comité technique départemental des transports (C.T.D.T.) du lieu de rupture d'attelage, être muni pour ce parcours initial ou terminal d'un certificat d'inscription englobant ledit parcours.

3.1.3. BANALISATION

Les licences ne sont pas affectées à un véhicule déterminé, elles sont dites « banalisées ». Il en est de même pour les certificats d'inscription.

3.1.4. CLASSES DES LICENCES

Les licences de zone longue peuvent être de classe A, B ou C suivant le poids maximal autorisé en charge du véhicule que la licence peut couvrir.

Classe A : couvre toute catégorie de véhicules dont la circulation est autorisée par le code de la route.

Classe B : couvre :

- les ensembles articulés de poids maximal autorisé inférieur ou égal à 21 tonnes ;
- les autres véhicules ou ensembles dont le poids maximal autorisé est inférieur ou égal à 19 tonnes.

Classe C : couvre les véhicules ou ensembles dont le poids maximal est inférieur à 11 tonnes.

3.1.5. DÉFINITION DE LA NOTION DE POIDS MAXIMAL AUTORISÉ POUR LA CLASSIFICATION DES LICENCES

Pour les véhicules seuls : c'est le poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) mentionné sur la carte grise.

Pour les ensembles : c'est la somme des P.T.A.C. mentionnés sur les cartes grises, dans la limite du poids total roulant (P.T.R.) mentionné sur la carte grise du véhicule à moteur.

Nota : Cette notion du P.T.A.C. peut être modifiée par l'application des dispositions particulières concernant les ralentisseurs.

Exemple : un véhicule ayant un P.T.A.C. de 19,5 T, ralentisseur de 500 kg compris, peut être couvert par une licence B.

3.1.6. ÉQUIVALENCE DES LICENCES

Un véhicule peut être couvert par plusieurs licences, les équivalences suivantes sont admises :

- 1 licence A = 2 licences B
- = 1 licence B + 2 licences C
- = 4 licences C
- 1 licence B = 2 licences C

3.1.7. VALIDITÉ DES LICENCES

La validité des licences délivrées à compter de la publication du décret du 22 novembre 1971 est fixée à 7 ans ; ces licences sont soumises à renouvellement périodique.

Les licences délivrées ultérieurement n'ont pas de limite de validité.

3.1.8. ATTRIBUTION DES LICENCES DE TRANSPORTS ROUTIERS ET DES CERTIFICATS D'INSCRIPTION CONTINGEMENT, NON CONTINGEMENT, DÉCONTINGEMENT

Suivant qu'elles peuvent être délivrées sur simple demande par le Préfet ou au contraire suivant que leur délivrance est soumise à restrictions, les licences sont dites « non contingentées » ou « contingentées ».

Le contingentement étant déterminé en fonction des besoins de l'économie, il est sujet à modification à la suite de décisions législatives ou réglementaires.

— *Régime de contingentement, de non contingentement et de décontingement.*

Licences de zone longue : elles sont soumises à contingentement.

— *Certificats d'inscription* : ces certificats ne sont pas contingentés.

— *Mesures éventuelles de décontingement.*

Le ministre chargé des Transports peut décider de certains décontingements, notamment :

— compte tenu des besoins de l'économie et de l'état du marché des transports. Dans ce cas, le ministre définit par arrêté les conditions d'attribution de licences supplémentaires et en fixe le nombre. Il attribue ces licences, sur demande des entreprises, après *avis des commissions régionales* de licences et sur *proposition du comité central* ;

— par relèvement de la limite maximale de 6 tonnes, limite au-dessous de laquelle les véhicules peuvent circuler avec un simple certificat d'inscription. Cette limite devra être inférieure à 11 tonnes.

La validité de ces nouvelles licences, dites « à renouvellement périodique » serait limitée à 7 ans. Leur renouvellement ne serait accordé qu'en fonction du comportement des entreprises et des possibilités du marché.

— *Cas des licences de transports routiers utilisées par la S.N.C.F.*

Pour effectuer des transports routiers la S.N.C.F. est inscrite au registre des transporteurs. Elle peut disposer de licences de transports dans les mêmes conditions que les autres entreprises.

3.1.9. AUTORISATIONS DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

o *Autorisations exceptionnelles au voyage et autorisations de durée limitée.*

Les autorisations exceptionnelles au voyage et les autorisations de durée limitée peuvent être délivrées pour assurer des transports nécessaires au maintien de l'activité économique, sous réserve que ces transports ne puissent être exécutés dans des conditions satisfaisantes par les moyens de transports réglementairement autorisés.

Une procédure a été instaurée : consultation préalable de la S.N.C.F. du bureau régional de fret, ordre de priorité pour le choix des bénéficiaires.

Ces autorisations sont délivrées par le préfet du département d'origine du transport ; elles sont établies sur des imprimés comptabilisés et gérés par les directions régionales. Les directeurs départementaux de l'équipement (D.D.E.) rendent compte aux directeurs régionaux de l'équipement (D.R.E.) des autorisations délivrées.

3.1.10. AUTORISATIONS DE TRANSPORT INTÉRIEUR D'ENCADREMENT (A.T.I.E.)

Ces autorisations permettent l'exécution de transports intérieurs encadrant les transports internationaux.

3.2. Documents à établir pour le transport routier de marchandises

3.2.1. ÉTABLISSEMENT DE LA FEUILLE DE ROUTE

La feuille de route est à établir par liasse de 5 exemplaires (expéditeur, destinataire, livraison, contrôle, souche), pour les envois ≥ 3 T à une distance tarifaire ≥ 150 km.

— *Types de carnets de feuilles de route :*

Les feuilles de routes sont assemblées en carnet type « véhicule » ou en carnet type « entreprise ».

Le carnet de feuilles de route type « véhicule » est affecté à une licence. Il ne peut être utilisé que pour les transports effectués sous couvert de cette licence. Le carnet doit se trouver à bord du véhicule.

Le carnet de feuilles de route type « entreprise » peut être utilisé pour l'ensemble des besoins de l'entreprise. Il peut être remplacé par des jeux de liasses imprimées en continu.

— *Modèles :*

— *adhérents :* réservé aux entreprises adhérentes au groupement professionnel routier (G.P.R.) ;

— *non-adhérents :* pour les entreprises non-adhérentes au G.P.R.

— *Conditions de délivrance*

Par les G.P.R. pour les entreprises adhérentes ou non.

Visa des carnets par le G.P.R. pour les adhérents et par le D.D.E. pour les non-adhérents.

— *Retour des exemplaires « contrôle »*

Dans un délai de 15 jours, après l'achèvement du transport, les exemplaires « contrôle » des feuilles de route sont à retourner, soit au G.P.R., soit au D.D.E. si l'entreprise n'adhère pas au G.P.R. Ils doivent être complétés par tous les éléments nécessaires au contrôle, notamment par l'indication du prix de transport et éventuellement du prix de traction.

3.2.2. LE RÉCÉPISSÉ D'EXPÉDITION

Les envois non soumis à la feuille de route obligatoire sont astreints soit à une lettre de voiture *établie par l'expéditeur*, soit à un récépissé d'expédition établi par le transporteur, récépissé issu d'un carnet à souches.

Dispense de récépissé d'expédition :

Dans une zone de 20 km de la commune du siège, d'une agence ou d'une succursale de l'entreprise.

Pour les envois de moins de 50 kg et au-delà d'une distance de 20 km :

envois acheminés par des véhicules effectuant à titre principal un transport public de voyageurs ;

envois acheminés en zone courte par des véhicules effectuant des transports à horaire régulier et à itinéraire déterminé.

3.2.3. DISPOSITIONS COMMUNES AUX FEUILLES DE ROUTE ET AUX RÉCÉPISSÉS D'EXPÉDITION

— délai de conservation : 2 ans pour le contrôle des transports ;

— présentation à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

3.3. Licences et certificats d'inscription de location de véhicules

Un véhicule loué avec lequel sont exécutés des transports routiers de marchandises, doit être muni d'une *licence de location*. Toutefois, si le poids maximal

autorisé du véhicule ne dépasse pas 6 tonnes et si le véhicule est utilisé exclusivement en zone courte, la licence peut être remplacée par un *certificat d'inscription au registre des loueurs*. Ces documents doivent accompagner le véhicule et être présentés à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Les licences de location sont de deux sortes : les licences de locations successives et les licences de location de longue durée.

3.3.1. LES LICENCES DE LOCATIONS SUCCESSIVES

Elles sont contingentées et toutes valables en zone longue.

Les licences de locations successives permettent la location d'un véhicule à des locataires successifs sous condition de durée. Elles sont banalisées et les locataires ne sont pas désignés. On les distingue selon leur classe A, B, C, identiques à celles des licences de transport. La classe doit correspondre au poids maximal autorisé en charge du véhicule loué.

Les certificats d'inscription au registre des loueurs sont valables :

- en toutes zones pour les véhicules ne dépassant pas 6 tonnes de poids maximal autorisé ;
- en zone courte pour tous les autres véhicules.

3.3.2. LES LICENCES DE LOCATION DE LONGUE DURÉE

Les licences de location de longue durée couvrent la mise à la disposition d'un locataire — désigné pendant une période de 12 mois mais limitée à 2 ans — un véhicule déterminé.

Elles sont valables en toutes zones et doivent porter le numéro d'immatriculation du véhicule correspondant ; elles ne sont donc pas banalisées.

Conditions de délivrance : les licences de location de longue durée sont délivrées sur leur demande aux entreprises inscrites sur le registre des loueurs et lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- le demandeur présente un contrat remplissant les conditions fixées par arrêté ;
- le demandeur s'engage à restituer la licence à l'expiration de sa validité ;
- dans les deux années précédant la demande, le demandeur n'a pas commis d'infractions graves ou répétées aux diverses réglementations ;
- le demandeur a rempli ses obligations envers les administrations fiscales et les organismes de sécurité sociale.

3.3.3. BANALISATION

Les licences de locations successives sont banalisées : elles peuvent être utilisées pour un quelconque véhicule de la classe correspondante.

Les licences de location de longue durée affectées à un véhicule déterminé, dont le numéro et le nom du locataire figurent sur la licence, ne sont pas banalisées.

3.3.4. **DISPENSE DE LICENCE** : location à un transporteur pour compte d'autrui ou location de véhicules à un autre loueur :

Ni licence, ni certificat d'inscription ne sont exigés de la part du loueur.

Le loueur doit être inscrit au registre des loueurs et n'a pas à fournir de document d'accompagnement :

a - *location à un transporteur* :

le transporteur doit fournir les documents conformes à ceux exigés pour les transporteurs routiers de marchandises (compte d'autrui) : licence de transport routier ou certificat d'inscription et feuille de route ou récépissé d'expédition ;

b - *location d'un véhicule à un autre loueur* :

ce dernier doit fournir les documents conformes à ceux exigés pour le loueur : licence de location ou certificat d'inscription ou feuille de location.

3.3.5. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX LOCATIONS SUCCESSIVES LA FEUILLE DE LOCATION

Le contrôle des conditions d'utilisation de ces licences s'effectue au moyen du document de bord prescrit : la feuille de location.

Opérations soumises à la feuille de location :

— location de véhicules dont le poids maximal autorisé (P.M.A.) est égal ou supérieur à 6 tonnes ;

— location de véhicules à l'intérieur de la zone courte.

Les feuilles de location sont présentées sous forme de carnets numérotés à l'impression (4 exemplaires par feuille de location : loueur, locataire, contrôle, souche).

3.4. Les licences spécialisées

Sur les licences de transports peuvent être apposées des mentions de spécialité qui limitent leur validité au transport de certaines marchandises, dans des véhicules comportant des aménagements spéciaux.

Des dérogations sont admises pour les véhicules isothermes, réfrigérants ou frigorifiques.

L'apposition d'une mention de spécialité sur une licence limite la validité de celle-ci aux seuls transports de cette spécialité.

Comme les autres licences ou certificats d'inscription au registre des transporteurs routiers, les licences portant une mention de spécialité ne sont pas affectées à un véhicule déterminé. Elles sont « banalisées » dans les limites de leur spécialité. Elles doivent accompagner le véhicule utilisé en cours du transport et être présentées à toute réquisition des agents du contrôle.

Les transports justiciables de licences de spécialité ne sont pas soumis au contrôle des B.R.F.

a - *Nature des mentions*

Les mentions de spécialité qui peuvent être apposées sur les licences de transport routier de marchandises sont : transports sous température dirigée, transports frigorifiques, transports en citernes.

b - *Apposition des mentions*

Sauf disposition particulière contraire, l'apposition d'une mention sur une licence est de droit si le demandeur dispose des véhicules comportant les aménagements voulus et, le cas échéant, le personnel spécialisé nécessaire.

La mention peut également être supprimée.

L'accord du donneur en location est nécessaire si la licence fait partie d'un fonds de commerce loué.

Section IV - Transports soumis à des règlements particuliers

Tout en étant assujettis à la réglementation des transports, certains transports — de masses indivisibles, de matières dangereuses et de denrées périssables — sont soumis à des règlements particuliers portant essentiellement sur la sécurité et l'hygiène.

4.1. Les transports de masses indivisibles

4.1.1. DÉFINITION

On entend par transports de masses indivisibles les transports d'objets dont le poids unitaire, les dimensions ou les caractéristiques particulières imposent,

compte tenu de l'impossibilité ou de la complexité de leur démontage, l'emploi, pour leur transport, de véhicules spéciaux qui ont fait l'objet d'une réception au titre de l'article R 109 du Code de la route.

4.2. Les transports de matières dangereuses

4.2.1. DÉFINITION

Sont considérées comme dangereuses toutes les marchandises susceptibles d'exploser ou de s'enflammer ainsi que les substances toxiques, radio-actives, corrosives ou infectes.

Ces marchandises sont divisées en 7 classes principales :

- Substances explosives comprenant des explosifs de chantier, les munitions civiles ou de guerre, et les artifices ;
- gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression ;
- matières inflammables liquides ou solides ;
- toxiques ;
- corrosifs ;
- radioactifs ;
- peroxydes organiques.

4.2.2. LA RÉGLEMENTATION

En France

La réglementation française date d'un acte du 5 février 1942 qui a créé la Commission interministérielle du transport des matières dangereuses.

La première action de cette commission a été de rédiger un règlement du transport de ces marchandises par chemin de fer, par voie de terre et par voie de navigation intérieure.

Ce texte est appelé « Règlement de 1945 ».

Au niveau européen

A l'échelon européen, il existe deux règlements :

- le règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (R.I.D.) ;
- l'accord européen relatif au transport international de matières dangereuses par route (A.D.R.). Il a été adopté par la presque totalité des pays de l'Europe de l'Ouest.

Un accord est en préparation pour les transports par voie d'eau (accord européen relatif au transport international de matières dangereuses par voie navigable : A.D.N.).

Au niveau mondial

Il n'existe que des recommandations formulées par l'Organisation des Nations Unies (O.N.U.). Ces recommandations ont donné naissance au code maritime du transport des matières dangereuses, connu sous le sigle O.M.C.I. (Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

NOTA : Lorsqu'il s'agit d'un transport international, c'est l'A.D.R. qui s'applique sur la totalité du parcours.

Les compagnies de navigation aérienne, regroupées au sein de l'I.A.T.A. (Association internationale des transports aériens) ont conclu entre elles un accord ; bien que cet accord n'ait pas été approuvé par les gouvernements, il est respecté par les compagnies aériennes.

4.2.3. DOCUMENTS DE BORD

— *Transports sur le territoire français*

- carte grise comportant la mention de la visite technique du véhicule ;
- fiche de sécurité pour les transports en citernes de matières appartenant à certaines classes ;
- consignes de sécurité pour certains gaz toxiques ou liquéfiés ;
- autorisation de mise en circulation des véhicules citernes ou portant des citernes (document appelé « carte jaune ») ;
- déclaration de chargement portant en clair le nom de la marchandise transportée, sa classe, sa catégorie, son groupe, et attestant que les prescriptions du règlement ont été respectées.

— *Transports internationaux*

- certificat d'agrément du véhicule ;
- consignes écrites de sécurité ;
- document de transport.

4.2.4. SIGNALISATION DES VÉHICULES

— *Transports sur le territoire français et transports internationaux*

Lorsque les poids transportés sont supérieurs à une certaine charge définie pour chaque classe, les unités de transport (1) véhiculant certaines matières dangereuses doivent être signalées de la manière suivante :

(1) « L'unité de transport » désigne un véhicule automobile sans remorque ou un ensemble constitué par un véhicule automobile et la remorque y attelée.

— deux panneaux fixes ou amovibles de couleur jaune-orangé, rétro réfléchissants ayant la forme d'un rectangle de 40 cm de base et de 30 cm de hauteur minimum, bordé ultérieurement d'un liseré noir de 1,5 cm. Ces panneaux doivent être fixés l'un à l'avant de l'unité de transport, l'autre à l'arrière, sur la partie gauche, perpendiculairement à l'axe longitudinal de celle-ci.

Ils doivent être bien visibles et comporter, le cas échéant, les numéros de code de la matière transportée visés à l'article 24 du règlement ;

— des dispositions particulières règlent la disposition des panneaux lorsque les matières transportées ne sont pas les mêmes dans les différents éléments de l'unité de transport ;

— une fois les matières dangereuses déchargées, les panneaux ne doivent plus être visibles sauf pour les citernes non dégazées ;

— par une plaque fixe ou amovible, peinte ou émaillée ayant la forme d'un carré de 30 cm de côté, posé sur la pointe, fixée d'une part à l'arrière, perpendiculairement à l'axe longitudinal de l'unité de transport et d'autre part sur le côté, parallèlement à l'axe longitudinal de celle-ci.

Ces plaques reproduiront le symbole des étiquettes correspondant à la nature du danger prépondérant de la matière transportée ;

— des dispositions particulières sont prescrites pour les véhicules citernes.

4.3. Les transports de denrées périssables

4.3.1. PRINCIPE DE LA RÉGLEMENTATION

Un arrêté interministériel fixe pour règle que la circulation des denrées périssables est interdite si elle n'est pas assurée par un engin de transport répondant à des conditions spéciales. Ces dispositions ont pour but d'empêcher ou de limiter les altérations que les denrées pourraient subir, donc de protéger la santé publique.

4.3.2. DÉSIGNATION DES DENRÉES VISÉES PAR LA RÉGLEMENTATION

a - les denrées périssables animales ou d'origine animale qu'elles soient à l'état frais, congelé ou surgelé ;

b - les denrées surgelées d'origine végétale.

4.3.3. CARACTÉRISTIQUES DES ENGINES DE TRANSPORT

Les engins de transport utilisés doivent être réfrigérants, frigorifiques ou le cas échéant, calorifiques.

4.3.4. DOCUMENT DE TRANSPORT

L'expéditeur, le transporteur ou leur mandataire doit apposer sur le document de transport (feuille de route par exemple) la désignation exacte des denrées transportées ainsi que leur état (surgelé, congelé, réfrigéré ou non réfrigéré).

Les transports par route pour compte propre doivent porter cette mention sur le document qu'ils utilisent.

Section V - La tarification des transports routiers de marchandises

(Décret du 14 novembre 1949 - art. 32, 33, 34, et décret du 7 juin 1979).

La tarification routière obligatoire (T.R.O.)

5.1. Principe de base

— Les tarifs ne sont pas soumis à la réglementation générale concernant les prix, mais ils doivent répondre aux principes ci-après :

- tenir compte du prix de revient du transport ;
- se situer entre un prix minimum et un prix maximum (à l'intérieur de cette « fourchette » les prix sont librement débattus) ;
- permettre aux transporteur de réaliser l'équilibre financier de leur exploitation.

5.2. Etablissement et homologation des tarifs

Rôle du Comité national routier

Le C.N.R. a l'initiative de proposer la tarification ou la modification de celle-ci en cours d'application. Toutefois si les circonstances économiques l'exigent, le ministre peut lui demander de proposer de nouveaux tarifs. Le C.N.R. a l'obligation de communiquer ses propositions aux chambres de commerce et d'industrie et aux chambres d'agriculture.

Publication

Délai maximal de 10 jours, à la disposition du ministre chargé des transports pour la publication au Journal officiel (J.O.).

Délais

Mise en application d'office 30 jours après leur publication au J.O., sauf s'il y a eu rejet ou prolongation du délai demandé par le ministre, lesquels doivent être signifiés au C.N.R. 6 jours au moins avant l'expiration du délai. Dans le cas de prolongation la mise en application a lieu d'office dans un délai de 60 jours, s'il n'y a pas de rejet signifié au C.N.R.

A tout moment, le ministre peut autoriser, à titre provisoire, la mise en application immédiate des tarifs, il peut ultérieurement dans le délai de 60 jours retirer cette autorisation provisoire.

Relèvement général des tarifs

La décision ministérielle est prise après avis du ministre de l'Economie.

5.3. Caractère juridique de la tarification

La procédure d'homologation des tarifs ferroviaires (du temps où elle existait) ayant été étendue aux tarifs routiers, la jurisprudence plus ancienne concernant les tarifs ferroviaires a été appliquée aux tarifs routiers, notamment :

— à l'instar des lois, les tarifs sont réputés connus de tous :

- o ils ont force de loi ;
- o ils sont d'ordre public ;
- o ils doivent être appliqués strictement et à la lettre sauf dérogations prévues dans le décret du 7 juin 1974 (accords tarifaires, conventions).

5.4. Champ d'application de la tarification routière obligatoire (T.R.O.)

Envois soumis à la T.R.O.

Les envois à partir de 3 T inclus transportés sur une distance supérieure ou égale à 200 km sont soumis à la T.R.O. Toutefois, pour les envois compris entre 3 T et 5 T, le prix est seulement limité vers le bas (prix minimum).

Envois non soumis à la T.R.O.

Certaines marchandises désignées : agrumes, animaux vivants, betteraves à sucre, beurre, fromage, autres produits laitiers, charcuterie, fruits frais, lait frais et crème fraîche, légumes frais, meubles montés, œufs, poissons frais, crustacés,

mollusques, pommes de terre, tracteurs agricoles montés sur roues, véhicules automobiles, véhicules militaires amphibies, vendanges (raisins), viande fraîche réfrigérée ou congelée.

Transports spécialisés : animaux vivants, transports en citerne, transports sous température dirigée, transports spéciaux, viandes abattues, déménagements.

5.5. Structure de la tarification routière obligatoire

Le prix de transport doit être fixé entre le prix publié (prix maximum) et ce prix diminué de 12 % environ (prix minimum).

Le Comité national routier peut accorder des dérogations pour abaisser davantage le prix minimum (cf. 5.6. : prix d'application).

Les prix de transport sont établis en fonction des différents éléments ci-après :

a - distance tarifaire : distance pondérée calculée de zone à zone d'après un document réglementaire ;

b - classement de la relation en A, B, C ou D selon que le lieu de déchargement offre des possibilités de rechargement plus ou moins importantes (A : faible possibilité ; B : possibilité moyenne ; C ou D : très grande).

Les tarifs indiquent l'abattement en unités de barème par rapport aux relations A pour les relations classées en B, C ou D ;

c - poids brut ou volume occupé par la marchandise ;

d - nature de la marchandise (les marchandises sont classées en 20 désignations génériques tarifaires).

5.6. Prix d'application

Dans le cadre de la tarification elle-même, il est prévu la possibilité pour le Comité national routier (C.N.R.) d'accorder des dérogations aux tarifs routiers dans la limite de 13 % environ au-dessous du prix plancher de la fourchette du transporteur. Une demande doit être présentée au C.N.R.

5.7. Accords tarifaires

— *Principe*

Il s'agit de dérogations au cadre général de la T.R.O., par des accords conclus entre usagers et transporteurs.

Un commissionnaire de transport peut toutefois conclure des accords de l'espèce au nom du ou des transporteurs avec lequel ou lesquels il est lié par un contrat d'affrètement (contrat par lequel un transporteur met un véhicule pendant un an à la disposition exclusive d'un commissionnaire qui s'engage à l'utiliser rationnellement). Les contrats sont approuvés par le ministre.

— *Modalités*

Les dossiers seront présentés directement par demande conjointe des contractants, soit au ministre des transports, soit au C.N.R.

— *Conditions à réaliser*

Remise d'un dossier descriptif et complet de trafic :

— trafic d'un caractère particulier justifiant l'accord (régularité, conditions des chargements, équilibre des trafics, etc.) ;

— tonnage suffisamment régulier et important (minimum 2 000 T par an).

5.8. Contrôle de l'application de la tarification routière obligatoire

Traitement informatique des feuilles de route

Que les entreprises soient adhérentes ou non au G.P.R., un certain nombre d'exemplaires « contrôle » de feuilles de route est soumis chaque mois au traitement informatique en vue de déterminer le respect de la T.R.O. et d'élaborer les statistiques du transport routier. La préparation des documents à soumettre à l'informatique est à la charge du G.P.R. pour ses adhérents. Pour les non-adhérents, la transmission à l'organisme chargé de l'informatique s'effectue par les D.D.E.

Contrôle par le G.P.R. et par le C.N.R.

Les résultats du traitement informatique des feuilles de route des adhérents sont communiqués aux G.P.R.

Le C.N.R. assume le contrôle tarifaire sur pièces au siège des entreprises pour les entreprises adhérentes au G.P.R. Ce contrôle tarifaire s'effectue par des contrôleurs tarifaires salariés et mandatés par le C.N.R.

Les manquements constatés sont sanctionnés par le C.N.R., conformément aux dispositions du règlement intérieur des G.P.R.

Contrôle par les associations professionnelles de commissionnaires de transport (A.P.C.T.)

Parallèlement à l'activité du G.P.R., les A.P.C.T. doivent procéder à certaines vérifications des tarifs et commissions au niveau des feuilles d'expédition qui leur sont communiquées par leurs adhérents.

Contrôle par les contrôleurs des transports

Les résultats du traitement informatique des feuilles de route sont communiqués aux directions régionales de l'équipement en ce qui concerne seulement les « non-adhérents » aux G.P.R.

Les contrôleurs des transports assument le contrôle tarifaire sur pièces dans les entreprises « non-adhérentes » aux G.P.R. Ils assument également le contrôle des accords tarifaires et des contrats quels qu'ils soient.

Section VI - Les transports internationaux de marchandises

La France doit être en état de jouer dans les meilleures conditions le jeu de la compétition internationale et d'assumer toutes les conséquences de sa participation au Marché commun.

Les transports routiers de marchandises tiennent donc dans ce contexte une place importante, puisque :

- à tout transport effectué par une entreprise française correspond une rentrée de devises ;
- tout transport effectué par une entreprise étrangère entraîne une sortie de devises.

(L'exécution de ces transports est précisée et codifiée par la circulaire n° 76-133 du 11 octobre 1976.)

6.1. Les différents régimes applicables

Les transports internationaux de marchandises ne sont pas libres même dans le cadre de la Communauté économique européenne (C.E.E.). Le transporteur doit détenir une autorisation du pays de destination et de transit.

6.1.1. LE RÉGIME DES ACCORDS BILATÉRAUX

a - La France a signé, actuellement, des accords bilatéraux avec vingt-sept pays.

Ces accords prévoient, en règle générale, un échange, dans les limites d'un contingent fixé d'un commun accord, de documents en blanc entre les deux pays

contractants, chacun d'eux étant habilité à délivrer à ses ressortissants, conformément aux dispositions de l'accord, les autorisations nécessaires pour se rendre sur le territoire de l'autre pays.

b - Les documents mis à la disposition des transporteurs sont :

— les autorisations à temps (de couleur blanche) valables un an, pour un nombre indéterminé de voyages à imputer sur le contingent pour une valeur forfaitaire fixée par chaque accord bilatéral (elles sont accompagnées d'un carnet de comptes rendus de voyages) ;

— les autorisations au voyage (de couleur verte) valables pour un ou plusieurs voyages et pour une durée maximum de trois mois (elles sont accompagnées d'un compte rendu de voyages).

c - Ces autorisations sont délivrées par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel est immatriculé le véhicule au moyen duquel doit s'effectuer le transport. (En France, le D.R.E. par délégation du préfet de région).

d - Ces autorisations permettent de charger ou de décharger un fret à destination ou en provenance de l'étranger en n'importe quel lieu du territoire français.

6.1.2. RÉGIME DES PAYS SANS ACCORD

Transporteurs non résidant en France

— *Zone de transport : On distingue :*

— *la zone de petite distance* (transports aller et retour effectués dans la zone courte du département d'entrée en France ; pour les transporteurs suisses se rendant en France, la délimitation de la zone de petite distance est différente) ;

— *la zone de grande distance* (transports exécutés au-delà des limites de la zone de petite distance ci-dessus) ;

— *le transit* — l'ensemble de ces transports est soumis à autorisation.

— *Types d'autorisation* (cf. 6.1.1. d° ci-dessus).

Un seul type « autorisation au voyage ».

Ces autorisations sont délivrées pour un ou plusieurs voyages déterminés et pour un véhicule désigné — valables un mois pour un seul voyage ; de un à trois mois si elles sont validées pour plusieurs voyages, cas où elles doivent être accompagnées d'un compte rendu.

— *Délivrance des autorisations*

— par le directeur départemental de l'équipement du département d'entrée en France pour les transports ou les voyages en transit ne dépassant pas la zone de petite distance ;

— par le directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France pour les transits et le trajet en France dépassant la zone de petite distance.

Transporteurs français

Les autorisations nécessaires pour l'exécution d'un transport à destination ou en provenance d'un pays étranger, ou en transit à travers ce pays, doivent être sollicitées auprès de l'administration de ce pays.

6.1.3. LE RÉGIME DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE (C.E.E.) (APPLICABLE AUX NEUF MEMBRES DU MARCHÉ COMMUN)

Certains transports sont libérés du contingentement et de l'autorisation.

Certains transports sont libérés du contingentement mais restent soumis à autorisation.

Certains transports combinés rail-route sont libérés du régime du contingentement et de l'autorisation.

Le contingentement communautaire :

- Les autorisations communautaires sont valables pour une année entière.
- Elles habilite leurs titulaires à réaliser des transports de marchandises par route sur toutes les relations y compris en transit, entre les Etats membres, à l'exception de tout trafic intérieur sur le territoire d'un Etat.
- Elles sont plus particulièrement destinées à des trafics dits « triangulaires » qui ne peuvent être effectués dans le cadre des accords bilatéraux.
- Elles sont délivrées aux seuls transporteurs français pour compte d'autrui par le ministre des Transports, et remises aux intéressés par les directions régionales de l'équipement.
- Enfin, elles doivent obligatoirement être accompagnées d'un carnet de comptes rendus.

6.1.4. RÉGIME DE LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (C.E.M.T.)

(applicable aux dix-huit pays qui ont signé un protocole instituant la C.E.M.T.).

La C.E.M.T. a procédé à la libération de certains transports routiers (résolutions n° 16 et n° 27 inégalement appliquées par les différents pays membres).

La C.E.M.T. a mis en place un contingent multilatéral :

- ce contingent est réparti dans les mêmes conditions que le contingent communautaire (autorisations valables 1 an) ;
- les autorisations habilite leurs titulaires à réaliser des transports de marchandises par route sur toutes les relations, y compris le transit, entre les pays membres à l'exclusion de tout trafic intérieur sur le territoire d'un Etat ;
- comme les autorisations communautaires, elles sont délivrées par le ministre

des Transports aux seuls transporteurs français pour le compte d'autrui et remises aux intéressés par les directions régionales de l'équipement ;

— enfin, elles doivent obligatoirement être accompagnées d'un carnet de feuilles de route.

6.2. Régimes particuliers à certains transports

6.2.1. LA COOPÉRATION

Elle a pour but d'assurer un partage de trafic équitable entre les transporteurs français et étrangers.

Les voyages en coopération sont généralement décomptés sur un contingent spécial.

Lorsque deux entreprises décident de coopérer, elles signent un accord qui doit être approuvé par les administrations des pays concernés ;

a - relations franco-britanniques :

- partage de trafic à 50 % ou convention de rechargement ;
- contrats permanents ou contrats occasionnels ;

b - relations franco-espagnoles :

- partage du trafic à 50 % ;

c - relations franco-néerlandaises :

- les contrats sont établis à la diligence des entreprises néerlandaises.

6.2.2. LES TRANSPORTS COMBINÉS RAIL-ROUTE

Ce sont des transports routiers de marchandises pour lesquels le tracteur, le camion, la remorque, la semi-remorque ou leur superstructure amovible sont acheminés par chemin de fer sur la plus grande partie de leur parcours.

On y distingue deux régimes :

a - *Les relations entre les Etats membres de la C.E.E.*

Ces transports sont libérés du régime du contingent et de l'autorisation sous certaines conditions.

b - *Les relations avec les autres Etats*

Ces transports restent soumis à autorisation valable pour la totalité du trajet depuis le point de chargement de la marchandise jusqu'au point de déchargement.

6.3. Le contrôle

6.3.1. RÈGLES GÉNÉRALES

- Les contrôles doivent porter sur toutes les entreprises sans distinction de nationalité.
- Les accords bilatéraux ne modifient aucunement les droits de souveraineté de chaque Etat sur son territoire.
- Tout transport entre deux points situés sur le territoire d'un Etat est interdit aux ressortissants d'un autre Etat, qu'ils soient titulaires d'autorisations communautaires, C.E.M.T. ou bilatérales.

6.3.2. DES DISPOSITION PARTICULIÈRES s'appliquent en ce qui concerne :

- les limitations pouvant figurer sur les autorisations bilatérales ;
- la nature des marchandises ;
- les comptes rendus de voyages des autorisations communautaires, C.E.M.T., bilatérales ;
- les feuilles de route C.E.E. ;
- les transports combinés rail-route.

6.3.3. CONSTATATION DES INFRACTIONS

Chaque infraction constatée donnera lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

La même procédure s'applique, qu'il s'agisse des transports effectués sous couvert d'autorisations communautaires ou C.E.M.T. ou d'autorisations bilatérales.

6.3.4. SANCTIONS

Les sanctions judiciaires sont du ressort des tribunaux.

Indépendamment de celles-ci, les infractions commises à l'occasion des transports internationaux peuvent donner lieu à des sanctions administratives prévues soit par les textes communautaires, soit par les accords bilatéraux.

6.4. Dispositions particulières aux autorisations de transport intérieur d'encadrement (A.T.I.E.)

6.4.1. DÉFINITION

Ce sont des autorisations valables quatre mois, renouvelables à expiration, permettant d'effectuer sous certaines conditions, des transports intérieurs sur des

parcours excédant les limites des zones de validité des titres de coordination dont les entreprises peuvent munir leurs véhicules.

S'agissant de favoriser la bonne réalisation du trafic international, ces autorisations ne pourront être accordées qu'à des entreprises qui participent effectivement à ce trafic.

6.4.2. CONDITIONS D'UTILISATION

Les A.T.I.E. permettent sous certaines conditions :

- de charger un fret à destination de l'étranger en dehors d'une zone pour laquelle est valable le titre de coordination du véhicule ;
- d'effectuer avant l'exécution d'un transport international certains transports intérieurs d'encadrement ;
- d'effectuer après l'exécution d'un transport international certains transports intérieurs d'encadrement.

6.4.3. DÉLIVRANCE ET RENOUVELLEMENT

Elles sont délivrées par le préfet de région, en tenant compte :

- a - du comportement général de l'entreprise ;
- b - du nombre d'autorisations A.T.I.E. dont celle-ci dispose ;
- c - du nombre de voyages à vide effectués au cours des transports internationaux ;
- d - des pays à destination de l'étranger des transports internationaux.

Elles sont renouvelées par les directions régionales de l'équipement.

6.4.4. CONTROLE PAR LES DIRECTIONS RÉGIONALES DE L'ÉQUIPEMENT

Le contrôle de l'utilisation des autorisations A.T.I.E. se fera à la direction régionale au vu des renseignements portés sur les feuilles de comptes rendus du carnet par les entreprises. On opérera des rapprochements entre les indications portées sur les feuillets de l'autorisation A.T.I.E. et celles portées sur les comptes rendus des autorisations étrangères.

Les infractions constatées pourront faire l'objet d'avertissements et de procès-verbaux de suspension pour des périodes plus ou moins longues du bénéfice du régime des autorisations A.T.I.E.

Section VII - Les professions d'auxiliaires des transports

Dans le domaine des transports routiers de marchandises, les entreprises auxiliaires de transports jouent un rôle important, parce qu'elles sont utiles et souvent d'indispensables intermédiaires entre les usagers et les transporteurs.

Ces professions comprennent :

- les commissionnaires de transport ;
- les courtiers de fret ;
- les dépositaires de colis.

7.1. Les commissionnaires de transports

7.1.1. DÉFINITION - ROLE

Le commissionnaire de transport est la personne physique ou morale qui fait exécuter, sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises pour le compte d'un commettant.

Les activités de commissionnaire sont :

- *l'affrètement de camions*, opérations par lesquelles l'entreprise fait exécuter, sans groupage préalable, le transport de marchandises par des transporteurs publics routiers ;
- *le groupage*, opération par laquelle l'entreprise réunit des envois de marchandises en provenance de plusieurs expéditeurs et à l'adresse de plusieurs destinataires, organise et fait exécuter le transport du lot ainsi constitué par un transporteur ferroviaire ou routier ;
- *l'exploitation de bureaux en ville*, dans lesquels l'entreprise prend en charge des colis ou expéditions de détail et les remet séparément soit à des transporteurs ferroviaires ou routiers, soit à d'autres commissionnaires de transport.

7.1.2. TITRE D'EXPLOITATION

Le titre d'exploitation est appelé « licence ». La licence, incessible, est délivrée par le ministre et permet d'exercer sur tout le territoire national, sans distinction des marchandises transportées.

Toutefois, dans le cas où l'entreprise n'exerce qu'une activité d'exploitation de bureaux de ville, la licence est délivrée par le préfet du département de situation de la ville concernée.

Documents à établir :

Les commissionnaires de transport doivent établir, pour les opérations de groupage, une lettre de voiture ou un récépissé par expédition et un bordereau de groupage par lot d'expéditions groupées et tenir un registre de ces opérations.

Les commissionnaires de transport doivent établir, pour les opérations d'affrètement de camions automobiles, une feuille d'expédition par camion affrété et tenir un registre de ces opérations.

L'arrêté du 25 octobre 1961 réglemente la tenue de ces différents documents.

7.1.3. CONDITIONS DE DÉLIVRANCE - VALIDITÉ

— Les demandes accompagnées d'un dossier, dont la composition est fixée par arrêté doivent être adressées au ministre des Transports.

— Les licences ne peuvent être attribuées qu'à des personnes présentant les garanties de moralité nécessaires qui sont de nationalité française sauf convention avec les pays étrangers.

— Les licences ne sont délivrées qu'après constitution d'un cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations (200 000 F).

— Les licences sont d'abord délivrées pour une période probatoire limitée à deux ans, puis si le comportement des entreprises n'a pas prêté à observation et après avis du comité consultatif national, de nouvelles licences valables 10 ans, sont alors attribuées.

7.1.4. RETRAIT TEMPORAIRE OU DÉFINITIF DE LICENCES

Le ministre des Transport peut retirer les licences qu'il a délivré à titre temporaire (ou définitif) après avis du Conseil supérieur des transports :

— pendant la période probatoire de deux ans et en cas d'urgence, avec effet immédiat pour une durée maximum de deux mois ;

— en cas d'abandon total d'exploitation pendant une durée d'un an ;

— en cas de faillite ou de condamnation à une peine infamante ;

— lorsque les conditions de nationalité, de moralité cessent d'être remplies ;

— le préfet de région (par une licence délivrée par le ministre) ou le préfet de département qui a délivré la licence (exploitation du bureaux de ville uniquement), doit retirer la licence si le cautionnement n'a pas été constitué et la retenir jusqu'à constitution ;

— en cas d'infractions graves ou répétées à la réglementation ou de manquement à la probité.

7.2. Les courtiers de fret

Le courtier de fret est une personne physique ou morale qui, sans avoir sa responsabilité engagée, met en rapport un expéditeur et un transporteur routier en vue de la conclusion entre eux d'un contrat de transport entre ces derniers.

Il doit être titulaire d'une licence délivrée par le préfet du département où il a son siège, et tenir un registre de ses opérations.

La licence n'est valable que dans le département où elle a été délivrée.

7.3. Dépositaires de colis

Le dépositaire de colis reçoit en dépôt des colis à expédier pour les tenir à la disposition, soit de transporteurs ferroviaires ou routiers, soit de commissionnaires de transport. Il a reçu mandat de les remettre à ces derniers.

Il remplit pour le compte des entreprises de groupage ou de transport, les documents obligatoires (registre des opérations, récépissé).

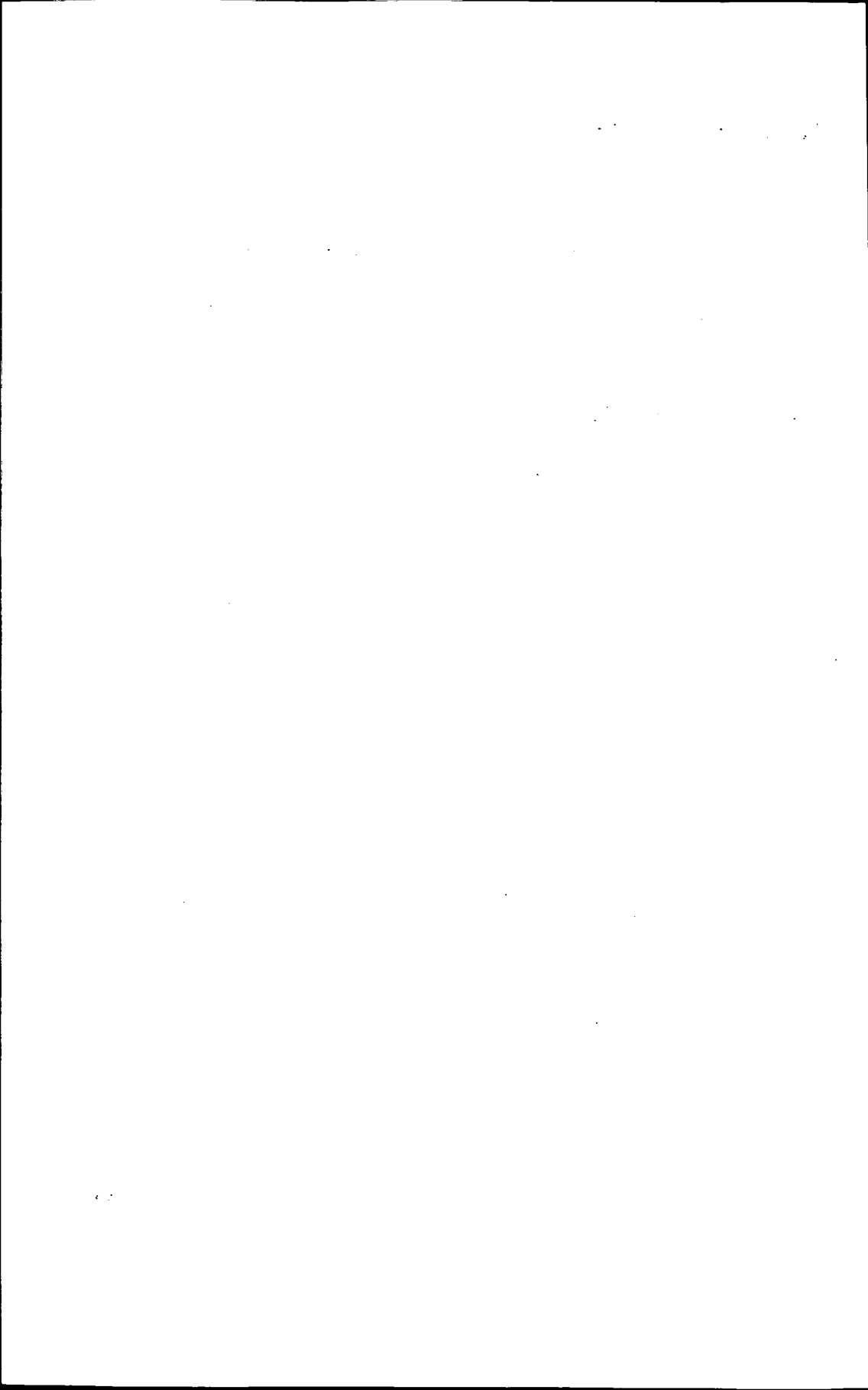
Il doit être titulaire d'une autorisation délivrée par le préfet du lieu d'établissement, sur production des documents prévus par arrêté du 11 septembre 1972, modifié.

NOTA : L'obligation d'être titulaire de la licence correspondante pour effectuer des opérations de groupage, d'affrètement ou de bureau de ville, comporte des dérogations :

— Les services réguliers peuvent, sans licence, réexpédier, à leur destination finale, des marchandises dont le transport a emprunté ces services.

— Un transporteur public routier peut, sans licence, soit remettre exceptionnellement à un autre transporteur public, des marchandises qu'il a lui-même transportées sur une partie du parcours, en vue de leur acheminement sur leur destination finale, soit utiliser, pour faire face à une pointe de trafic, un véhicule exploité par un confrère.

— Une entreprise de déménagement peut, sans licence, soit confier des opérations de déménagement, y compris le transport, à une autre entreprise, soit réunir exceptionnellement plusieurs déménagements dans un même cadre et en confier le transport à une autre entreprise.



Chapitre II

Les transports de voyageurs

Section I - Les transports routiers de voyageurs

Les transports routiers de voyageurs sont soumis à une réglementation qui a pour objet de les organiser et de les coordonner. La base de cette réglementation est actuellement le décret du 14 novembre 1949, modifié (titre I) ; décret relatif à la coordination et l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

La coordination des transports routiers de voyageurs a été organisée dans le cadre du département au moyen du plan départemental des transports.

Ce dernier, cependant, ne s'applique pas à tous les transports.

Les articles 2 et 3 du décret du 14 novembre 1949 définissent les transports non soumis à la coordination et ceux qui sont soumis à ses règles.

1.1. Transports non soumis à la coordination

1.1.1. Les transports exécutés à titre gracieux avec les voitures particulières dites de tourisme et avec les véhicules de transport de marchandises, dans les cabines de conduite de ces véhicules ;

1.1.2. Les transports exécutés avec les taxis ordinaires, les voitures de louage, y compris les voitures de grande remise, les ambulances et les voitures des pompes funèbres lorsque ces véhicules sont utilisés conformément à leur destination normale ;

1.1.3. Les transports exécutés par un service public, ou par un établissement agricole, industriel ou commercial, pour ses besoins normaux de fonctionnement, à condition que les véhicules utilisés ne transportent que des personnes attachées au service ou à l'établissement.

Accessoirement, les véhicules visés à l'alinéa précédent peuvent transporter les enfants des membres du personnel du service ou de l'établissement se rendant

à l'école ou aux colonies de vacances et les familles de ces membres se rendant au marché.

1.1.4. Les transports exécutés avec des véhicules leur appartenant,

— par un établissement d'enseignement, à condition que ces transports soient exclusivement réservés aux élèves et au personnel de l'établissement et qu'ils soient en relation directe avec l'enseignement,

— par une association régulièrement déclarée, à condition que ces transports soient exclusivement réservés aux membres de l'association, qu'ils soient en relation directe avec le but de l'association et que ce but ne soit pas le tourisme ou le transport.

1.1.5. — Les transports des personnels attachés à des établissements agricoles, industriels ou commerciaux géographiquement groupés, à condition qu'ils soient organisés par un mandataire commun et exécutés par un ou plusieurs transporteurs qui, dans le département ou les départements limitrophes, assurent un service urbain ou disposent d'une inscription au plan de transport ; pour ces transports visés, le préfet dispose d'un délai d'un mois à compter de la réception de la déclaration pour faire opposition à la création ou à la modification des services en cas d'inexactitude ou de caractère incomplet de la déclaration.

— Les transports organisés gratuitement par des établissements ouverts au public pour la desserte de leur clientèle, sous réserve, lorsqu'ils ne sont pas exécutés par ces établissements eux-mêmes, qu'ils soient confiés à un ou plusieurs transporteurs qui, dans le département ou les départements limitrophes, assurent un service urbain ou disposent d'une inscription au plan de transport.

La création de ces deux catégories de transports ou leur modification devront faire l'objet d'une déclaration dont les modalités sont fixées par un arrêté du ministre des Transports.

1.2. Transports soumis à la coordination

1.2.1. LES SERVICES FERROVIAIRES, QUEL QUE SOIT LEUR RÉGIME ADMINISTRATIF

— Les chemins de fer d'intérêt général (S.N.C.F. et chemins de fer secondaires d'intérêt général) ;

1.2.2. LES SERVICES ROUTIERS RÉGULIERS ET LES SERVICES ROUTIERS OCCASIONNELS

— Les services routiers réguliers sont ceux qui assurent quelle que soit leur fréquence, la desserte d'une relation suivant un itinéraire à des dates et selon des

horaires publiés à l'avance et qui prennent et laissent des voyageurs en des points désignés de leur itinéraire. Certains services réguliers peuvent être réservés à des catégories particulières d'usagers notamment les transports de passagers de compagnies aériennes entre les aéroports et les villes qu'ils desservent, les transports d'écoliers et d'ouvriers.

— Les services occasionnels comprennent :

o les services offerts à la place qui ramènent, sauf dispositions particulières du plan de transport, les voyageurs à leur point de départ ;

o les services collectifs comportant la mise d'un véhicule à la disposition exclusive d'une personne ou d'un groupe ou de plusieurs groupes d'au moins dix personnes préalablement constitués ; toutefois, si cette personne, ce ou ces groupes offrent des places au public, le service est assimilé à un service à la place.

— Les services de taxis collectifs, exécutés à l'aide de véhicules comportant au plus six places en sus du siège du conducteur, et offerts à la place sont considérés comme services réguliers, soit comme services occasionnels suivant le caractère de leur exploitation.

1.2.3. LES SERVICES URBAINS ORGANISÉS EN RÉGIE OU PAR CONTRATS ADMINISTRATIFS conclus entre les collectivités locales et les entreprises de transports, à l'intérieur des périmètres des transports urbains.

Section II - Accès à la profession de transporteur routier de voyageurs

Jusqu'au 31 décembre 1977, l'accès à la profession de transporteur routier de voyageurs était libre, mais les entreprises étaient contingentées du fait de l'obligation d'inscription à un plan de transport départemental de transport de voyageurs des services réguliers ou occasionnels à exploiter.

Toutefois, cet accès était réservé aux personnes physiques de nationalité française et aux entreprises régies par la loi française. Cette restriction a été levée, du moins pour les pays membres de la C.E.E.

En effet, en application de la directive du Conseil du 12 décembre 1977, dans le cadre de la libre circulation des travailleurs et de la suppression des restrictions à la liberté d'établissement à l'intérieur de la C.E.E., il suffit maintenant pour un ressortissant de la C.E.E. désireux de s'établir comme transporteur dans l'un

des pays membres, soit de satisfaire aux règles d'accès, soit d'apporter la preuve de son honorabilité et de sa capacité financière et professionnelle.

Depuis le 1^{er} janvier 1978 l'article 46 du décret du 14 novembre 1949 prévoit que nul ne peut exploiter un service de transport routier de voyageurs suivant :

- service routier régulier,
- service routier occasionnel,
- service de taxis collectifs,
- service urbain,
- service international,

s'il ne justifie de son aptitude ou de celle de la personne physique qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transporteur routier de voyageurs.

Les entreprises qui à la date du 1^{er} janvier 1978 exploitaient des services de transport routier de voyageurs ne sont pas soumises aux dispositions de l'article 46 précité si l'autorisation d'exploiter ces services leur a été délivrée avant le 1^{er} janvier 1975. Elles devaient satisfaire aux dispositions avant le 1^{er} janvier 1980 si l'autorisation leur a été délivrée entre le 1^{er} janvier 1975 et le 31 décembre 1977.

La preuve de l'aptitude exigée peut être fournie par la possession d'un diplôme de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique impliquant la reconnaissance de la capacité professionnelle requise ou par la présentation d'une attestation du préfet de région.

Cette attestation est délivrée selon les mêmes modalités que pour le transport de marchandises.

Section III - Le plan départemental des transports publics de voyageurs

3.1. Le plan départemental des transports est l'instrument qui doit permettre d'atteindre les objectifs définis par la loi du 5 juillet 1949. Il comporte quatre sections qui sont tenues par le Comité technique départemental des transports :

- a - le plan des services ferroviaires,
- b - le plan des services routiers réguliers,
- c - le plan des services routiers occasionnels,
- d - la liste des périmètres des transports urbains.

3.1.1. LE PLAN DES SERVICES FERROVIAIRES

Il est arrêté par le ministre chargé des Transports. En fait, ce plan n'a jamais été établi et les transports ferroviaires n'intéressent directement la coordination des transports que dans la mesure où :

— l'existence d'une ligne ferroviaire et la nécessité de la protéger entraînent le refus de créer des services routiers en parallèle ou soumettent ces services à des règles particulières ;

— la fermeture d'un service ferroviaire au trafic voyageurs entraîne la création de services routiers de remplacement.

La protection de lignes ferroviaires s'est marquée principalement lors de l'élaboration des plans de 1939 et durant la guerre ; l'exploitation de nombreux services routiers a été alors suspendue et un grand nombre ne sont pas encore rétablis aujourd'hui ; dans d'autres cas, les lignes routières en parallèle avec le chemin de fer ont eu l'obligation de passer des accords tarifaires afin de limiter la concurrence.

En application du contrat d'entreprise passé en mars 1979 entre l'Etat et la S.N.C.F., cette dernière a toute liberté pour modifier ou fermer des lignes au trafic voyageurs grandes lignes (article 6). Il en est de même pour le trafic omnibus, sauf que la S.N.C.F. soumet ses programmes de fermeture au ministre. En outre, s'il s'agit d'une ligne de chemin de fer secondaire d'intérêt général, ou d'une voie ferrée d'intérêt local, le concessionnaire peut être autorisé par le ministre chargé des Transports à exploiter son service sur route dans le cadre de sa concession après consultation du conseil général.

3.1.2. LE PLAN DES SERVICES ROUTIERS RÉGULIERS INTERURBAINS (1)

Ce plan comprend les services routiers qui doivent être assurés dans le département. Les services routiers substitués à une ligne de chemin de fer supprimée y sont compris. Il précise les relations à desservir et les fréquences assurées pour permettre la meilleure desserte des populations, compte tenu des services ferroviaires inscrits au plan. Il désigne les titulaires des services.

Il est préparé par le comité technique départemental. Lorsqu'une relation intéresse plusieurs départements, elle fait l'objet avant son inscription au plan, d'une étude par une commission mixte constituée par les comités techniques départementaux intéressés. Le plan ainsi préparé, est soumis au Conseil général, puis transmis au ministre chargé des Transports. Celui-ci, après avis du conseil supérieur des transports, l'harmonise s'il y a lieu avec les plans des départements voisins et l'approuve par arrêté. Les modifications du plan sont faites selon la même procédure.

(1) Il convient de noter que la réglementation concernant ces services routiers n'a pas été mise en œuvre.

Toutefois, lorsque le comité technique départemental des transports a émis à la majorité un avis favorable, le préfet peut autoriser provisoirement, avant la décision du ministre, la modification ou la création d'un service.

Néanmoins, pour les créations de services autoroutiers de voyageurs, M. le secrétaire d'Etat aux Transports par lettre circulaire du 14 novembre 1975, a indiqué aux Préfets de ne pas faire utilisation de la faculté qui leur est laissée par la réglementation d'autoriser à titre provisoire la modification ou la création d'un service.

Cette directive ministérielle a été donnée, compte tenu de l'importance de ces projets de création et de leur incidence tant sur l'équilibre financier des services omnibus et express de la S.N.C.F. que sur la répartition modale des usagers au niveau régional et national.

Certaines dérogations à ces règles sont prévues par décrets pour des services routiers réservés à des catégories spéciales d'usagers : c'est ainsi que le décret n° 73-462 du 4 mai 1973 prévoit l'organisation des services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves.

Un décret du 1^{er} septembre 1962, a prévu également des dérogations pour les services réguliers de transport des passagers vers les aéroports. Les autorisations d'exploiter sont accompagnées d'un cahier des charges et relèvent de la compétence du ministre chargé des Transports, qui prend ses décisions après avis du comité technique départemental des transports et du conseil supérieur des transports.

3.1.3. LE PLAN DES SERVICES ROUTIERS OCCASIONNELS

Ce plan énumère les entreprises autorisées à exécuter des services routiers occasionnels de façon permanente. Il indique pour chacune d'elles les conditions qu'elles doivent observer. Il précise s'il s'agit de transports à la place ou de services collectifs, la zone de prise en charge des voyageurs, la zone de desserte, le nombre de véhicules qui peuvent être mis en route simultanément.

La zone de prise en charge des voyageurs est constituée par le département et les départements limitrophes.

La zone de desserte s'étend à l'ensemble du territoire métropolitain.

Le plan est approuvé par le préfet après avis du comité technique départemental des transports (section spéciale des services occasionnels).

Les modifications au plan sont approuvées dans les mêmes conditions.

3.1.4. LA LISTE DES PÉRIMÈTRES DES TRANSPORTS URBAINS

Le périmètre des transports urbains englobe :

- soit le territoire d'une commune ;
- soit le ressort territorial d'un établissement public intercommunal (syndicats

intercommunaux, districts, communautés urbaines) ayant reçu mission d'organiser les transports en commun ;

— soit le territoire de plusieurs communes ayant décidé d'organiser en commun un service de transports collectifs.

« Lorsqu'il s'agit d'une commune ou d'un établissement public intercommunal ayant reçu mission d'organiser les transports en commun, les limites du périmètre des transports urbains sont de droit celles de la commune ou de l'établissement public. Dans ce cas, le préfet, sur demande du maire ou du président de l'établissement public, habilités à cet effet, homologue la création de ce périmètre et consulte le comité technique départemental des transports sur les conditions de l'organisation des transports collectifs à l'intérieur du périmètre et sur l'harmonisation des services urbains et interurbains à l'intérieur du périmètre.

« En cas de création de nouveaux périmètres ou d'extension des périmètres existants, l'organisateur des transports urbains consulte en priorité les exploitants des services interurbains partiellement ou totalement inclus dans ces nouvelles limites lorsqu'il y a lieu de modifier les conditions d'exploitation des relations qu'ils assurent à l'intérieur du nouveau périmètre ou des extensions du périmètre ancien.

« A défaut d'accord, entre l'organisateur et les exploitants le trafic local peut être interdit à tous les services routiers autres que les services urbains. Cette interdiction ne peut intervenir qu'après consultation du comité technique départemental des transports, la décision pouvant toutefois être prise si le comité n'a pas présenté d'observations dans le délai de deux mois à compter du jour où il a été saisi.

« L'interdiction est prononcée par l'autorité compétente. Elle peut être mise en application sauf opposition du préfet, dans un délai de trente jours suivant sa notification à la sous-préfecture et à la préfecture compte tenu des dispositions de l'article 10 du décret du 14 novembre 1949.

« L'interdiction de trafic local est l'interdiction faite à un service routier de prendre et de laisser un même voyageur à l'intérieur du périmètre des transports urbains. »

3.2. Le statut des entreprises inscrites au plan

Le plan départemental des transports entraîne un contingentement des entreprises.

De plus, en application des prescriptions de l'article 46 du décret du 14 novembre 1949, les entreprises qui étaient libres jusqu'au 1^{er} janvier 1975, doivent justifier de leur aptitude à l'exercice de la profession de transporteur routier de voyageurs.

Toutefois, il arrive souvent, lorsqu'elles ne sont pas elles-mêmes des services publics, qu'un certain nombre d'obligations de service public leur soient imposées.

3.2.1. TOUTES LES ENTREPRISES DOIVENT ÊTRE INSCRITES AU PLAN

En application de l'article 7 du décret du 14 novembre 1949, il n'est pas possible d'exploiter un service de transport de voyageurs s'il n'est pas inscrit au plan départemental. Le droit des entreprises à exploiter un service résulte de leur inscription au plan, ou de l'autorisation donnée à titre provisoire par le ministre ou par le préfet.

L'article 5 du décret du 14 novembre 1949 règle les problèmes soulevés par l'inscription des entreprises au plan des transports, essentiellement en se référant aux situations acquises.

a - *L'inscription des entreprises est soumise au respect des droits acquis*

Trois catégories d'entreprises peuvent être inscrites au plan :

o *Les services publics*

Ce sont les services concédés, affermés ou exploités en régie par les collectivités locales. Ces services sont inscrits au nom de la collectivité territoriale responsable.

o *Les entreprises libres préexistantes*

Elles comportent :

— les entreprises qui assuraient un service avant le 1^{er} septembre 1939, soit en vertu du plan de transports, s'il existait, soit dans le « cadre de la réglementation en vigueur » qui était celle du 12 janvier 1939. Toutefois, si les entreprises ont d'elles-mêmes interrompu leurs services, leur autorisation est devenue caduque ;

o les services qui continuent d'être effectivement assurés en vertu d'autorisations postérieures au 1^{er} septembre 1939 ;

o les services subventionnés dont le titulaire renonce à toute aide et accepte de prendre en charge le service à ses risques et périls et de fournir le matériel roulant.

En cas de cession de l'entreprise, le cessionnaire est inscrit au lieu et place du cédant. Toutefois, le cessionnaire doit remplir les conditions prévues par l'article 46 du décret du 14 novembre 1949.

• *Les entreprises nouvelles*

Alors que les services publics et les entreprises préexistantes disposent d'un droit à l'inscription, les entreprises nouvelles bénéficient seulement d'une autorisation provisoire.

Celles-ci ne sont inscrites que dans la mesure où elles rachètent les droits des entreprises préexistantes.

b - *L'élaboration des plans de transport a été paralysée par les droits acquis*

Aucun plan de service régulier n'a encore été approuvé dans le cadre des dispositions qui viennent d'être exposées. La nécessité de respecter les droits acquis ou de les indemniser sous forme de compensation ou d'indemnités financières a paralysé le système. L'administration n'a pas voulu, en effet, envisager d'indemniser les nombreuses entreprises dont les services ont été supprimés pendant la guerre et non rétablis après : ce sont donc toujours les plans de 1939 qui sont en vigueur. Cependant, pour suivre l'évolution des besoins, on a eu recours à la procédure prévue par l'article 4 du décret du 14 novembre 1949, qui permet de délivrer des autorisations provisoires.

En revanche, l'élaboration et l'approbation des nouveaux plans de services occasionnels sont terminées, et de même des modifications à certains plans ont déjà été approuvées.

3.2.2. LES ENTREPRISES INSCRITES AU PLAN ONT DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

Les entreprises de transport routier de voyageurs sont des entreprises privées. Elles obéissent aux règles du droit privé mais elles doivent :

- détenir un certificat d'inscription ;
- respecter un règlement d'exploitation ;
- être soumise à une tarification obligatoire.

Ces prescriptions constituent des obligations de service public.

a - *Le certificat d'inscription*

Il constitue le titre en vertu duquel l'entrepreneur peut exploiter. Il est en principe obligatoire. Il peut perdre sa validité pour les raisons suivantes :

- renonciation de l'entreprise,
- suppression du service au plan des transports,
- expiration de la durée d'inscription lorsqu'elle est fixée par la loi,
- retrait en cas de déchéance.

Lorsque le service a été interrompu, sans que cette interruption soit motivée par un cas de force majeure, pendant :

- plus d'un mois s'il s'agit d'un service régulier,
 - plus d'un an s'il s'agit d'un service occasionnel,
- le retrait est de plein droit.

L'inscription peut être cédée, en cas de cession totale ou partielle de l'entreprise, dans des conditions fixées par arrêté ministériel.

Dans certains cas cependant, le certificat d'inscription n'est pas exigé. C'est ainsi que les services collectifs occasionnels effectués dans une zone constituée par un cercle de 10 km ayant pour centre la mairie du siège de l'entreprise sont soumis à un régime de simple déclaration au comité technique départemental. Dans ce cas, le récépissé, délivré par le préfet, vaut autorisation.

De même, si des circonstances exceptionnelles le justifient, le directeur départemental de l'équipement peut délivrer pour des transports occasionnels non prévus au plan des autorisations exceptionnelles au voyage.

b - Le règlement d'exploitation

Les entreprises inscrites au plan de transport des services réguliers sont soumises à un règlement d'exploitation. Celui-ci définit les droits et obligations des entreprises. Il doit être conforme à un règlement type fixé par décret en Conseil d'Etat, pris après avis du Conseil supérieur des transports.

Ce décret est intervenu le 25 juillet 1952. Il définit les droits et les obligations des entreprises. Mais il n'a pas été mis en vigueur, de sorte que les entreprises de transport routier de voyageurs demeurent soumises à des dispositions transitoires.

En application de l'article 2* du décret du 14 novembre 1949 modifié, ces dispositions sont celles indiquées au chapitre II du titre III du livre II du décret du 12 janvier 1939, qui prévoit pour ces entreprises une sorte de cahier des charges.

Cependant, ces obligations ne sont pas figées, car le préfet peut les modifier selon la procédure applicable aux règlements d'exploitation instituée par l'article 8 du décret du 14 novembre 1949.

c - La tarification (voir aussi p. 109)

La tarification des transports routiers de voyageurs est prévue par l'article 11 du décret du 14 novembre 1949. Jusqu'au 31 décembre 1977 le régime de tarification prévue à l'article 11 précité était régi par l'arrêté ministériel du 25 juin 1956 et était le suivant :

Le prix du transport est déterminé par l'entreprise dans les limites d'une fourchette pouvant s'écarter de 10 % en plus et de 20 % en moins du tarif de base national comportant une formule de variation en fonction des conditions économiques.

Ce régime tarifaire s'est depuis 1964, avéré mal adapté à l'évolution rapide des conditions économiques et a fait par ailleurs obstacle à la politique d'encadrement des prix mise en œuvre depuis cette époque par le gouvernement.

A compter du 1^{er} janvier 1978 un nouveau régime tarifaire a été institué.

Les principes du nouveau système sont les suivants :

— en période de stabilité économique et de liberté des prix, les entreprises peuvent, à tout moment, présenter de nouveaux tarifs à l'homologation préfectorale ;

— en période exceptionnelle d'encadrement des prix, le gouvernement a la possibilité de limiter les tarifs et les prix par arrêté interministériel ;

— les textes prévoient le principe de la réalisation de l'équilibre financier de l'exploitation voyageurs des entreprises.

La mise en pratique de ces principes fait l'objet d'un arrêté fixant les conditions d'application des tarifs des services de transport public de voyageurs (arrêté ministériel du 30 novembre 1977).

Cet arrêté précise à son article 1^{er} que ses dispositions s'appliquent aux services routiers réguliers et aux services urbains à l'exception des services spéciaux réservés aux élèves et des services internationaux.

Section IV - Les schémas régionaux de transport collectif de personnes

A. - Le schéma régional de transport collectif de personnes

Les transports collectifs régionaux (c'est-à-dire les transports à courte et moyenne distance) ont connu un lent dépérissement depuis pratiquement la fin de la guerre.

La montée de la motorisation des ménages a peu à peu placé l'exploitation de ces transports routiers et ferroviaires dans des conditions financières difficiles compte tenu de l'abaissement du taux de fréquentation.

Un cercle vicieux s'est instauré puisque la qualité du service, tant en ce qui concerne les fréquences que le confort, est fonction des possibilités de financement des transporteurs. Celles-ci baissant, il s'en est suivi une baisse de la qualité de service entraînant à son tour une désaffection croissante de la clientèle.

Pour trouver une solution à ces problèmes, les projets de réforme présentés ces dernières années ont tous insisté sur la nécessité d'une déconcentration, voire d'une décentralisation de la politique des transports.

Lors du conseil restreint sur l'énergie du 6 mars 1974, le gouvernement, estimant qu'il convenait de favoriser les transports les moins dispendieux en énergie,

et de modifier les comportements des usagers en les incitant à utiliser plus largement les transports collectifs, a décidé que des schémas régionaux de transports collectifs, ferroviaires et routiers, offrant un bon service pour un coût minimum à la collectivité seraient mis à l'étude.

Le même conseil avait décidé que six régions « pilotes » devraient élaborer leur schéma régional de transport collectif : Alsace, Lorraine, Centre, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Limousin. Dès septembre 1975, dans le cadre des actions du programme de désenclavement du Massif Central, l'Auvergne a pu démarrer l'étude de son schéma. En novembre 1975, la région Franche-Comté a, à son tour, débuté ses études de schéma.

Cette période expérimentale a été suivie de mesures de généralisation.

En 1980, dix régions ont un schéma approuvé, onze en ont un dont les études sont en cours, certaines très avancées. Les premières sont : Pays de la Loire, Centre, Basse-Normandie, Limousin, Auvergne, Provence - Alpes - Côte-d'Azur, Alsace, Nord, Pas-de-Calais, Lorraine et Franche-Comté ; les secondes sont : Bretagne, Haute-Normandie, Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes, Picardie, Bourgogne, Poitou-Charentes, Languedoc-Roussillon, Aquitaine, Guadeloupe et Réunion.

Nous verrons successivement, les enjeux du Schéma régional de transport collectif de Personnes, puis sa définition précise et enfin ses modalités de mise en œuvre.

4.1. Les enjeux du Schéma régional de transport collectif de personnes

Le Schéma régional de transport collectif, en contribuant à l'élaboration d'une véritable politique régionale des transports comporte des enjeux importants. Outre une plus grande régionalisation des procédures, la promotion des transports collectifs régionaux sous-entend, en effet, la définition et la mise en œuvre d'objectifs en matière d'aménagement régional, de développement social et de qualité de la vie.

4.1.1. L'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL

Le développement du système de transport collectif doit favoriser le renforcement des solidarités à l'intérieur de la région en privilégiant, par exemple, le partage des fonctions métropolitaines entre plusieurs villes importantes de la région, en participant à la promotion des villes moyennes et des petites villes, en freinant la désertification des campagnes ou en favorisant les complémentarités entre départements. Atténuer certaines dépendances en matière de services, par exemple vis-à-vis de la région parisienne, peut également contribuer à un développement régional spécifique.

4.1.2. LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL

Malgré l'accroissement régulier du taux de motorisation des ménages, les transports collectifs restent un mode de transport privilégié pour une partie importante de la population qui n'a pas la possibilité d'utiliser une automobile, soit parce que le ménage n'en possède pas, soit parce qu'elle est employée par un autre membre du ménage, soit parce que l'âge ou l'absence de permis de conduire interdisent la conduite du véhicule familial.

La promotion des transports collectifs régionaux en améliorant les possibilités de déplacement peut aider, par exemple, à résorber le sous-emploi obligé des jeunes et des femmes, diminuer la rigidité des marchés locaux de l'emploi et favoriser l'accès aux équipements divers.

4.1.3. LA QUALITÉ DE LA VIE

Placé, dès le début de 1974, sous le signe des économies d'énergie, le Schéma régional de transport collectif vise le report de certains déplacements actuellement effectués en voiture vers un transport collectif de qualité. Ce report ne peut que contribuer à l'atténuation des nuisances, en particulier, dans les zones urbaines et suburbaines, ainsi qu'à l'amélioration de la sécurité des personnes dans leurs déplacements.

4.1.4. LA RÉGION

L'expérience a montré que le niveau régional permet une bonne perception des réalités locales et une cohérence géographique et économique.

Le Premier ministre a déclaré le 24 février 1976 devant les présidents des conseils régionaux qu'il convenait de « donner aux régions qui en manifesteraient le désir, les moyens, les compétences administratives et les ressources financières leur permettant de mettre en œuvre leur schéma ».

Le Premier ministre a notamment précisé dans son intervention que « l'Etat transférera (aux régions) les économies ou les ressources dégagées par les réorganisations qu'elles auront proposées et qui auront été acceptées. Les régions pourront utiliser ces ressources financières, actualisées chaque année, pour financer toute mesure qu'elles adopteront conformément à leur schéma régional de transport, dans les domaines des transports collectifs de voyageurs ».

Dès 1977, le décret n° 77-992 du 30 août 1977 a permis une expérimentation dans les régions qui en feraient la demande. Par la suite, le décret n° 77-1346 du 7 décembre 1977 a autorisé les régions Lorraine, Pays de la Loire et Nord-Pas-de-Calais à entreprendre cette expérience. Le décret n° 78-941 du 4 septembre 1978 a permis la même expérimentation aux régions Limousin et Franche-Comté.

Depuis, le décret n° 79-832 du 24 septembre 1979 a étendu cette possibilité à toutes les régions.

4.2. Définition du Schéma régional de transport collectif

Le Schéma régional de transport collectif est un document d'orientation à moyen terme, fixant, pour la région, l'organisation et les objectifs de qualité de service pour les transports collectifs d'intérêt régional.

4.2.1. UN DOCUMENT D'ORIENTATION...

Le Schéma régional de transport collectif définit les orientations d'une politique régionale en matière de transport collectif, pour remédier, d'une part, aux insuffisances du système actuel et pour en assurer, d'autre part, une nouvelle promotion. Pour cela, il fixe les objectifs d'amélioration pour les liaisons d'intérêt régional ; par ailleurs, il peut déterminer des options générales d'amélioration ou des projets ayant un caractère pilote pour d'autres niveaux d'organisation du transport collectif, départemental ou local, par exemple, la desserte de zones rurales, le ramassage scolaire.

Le Schéma régional de transport collectif n'est pas une programmation prévoyant des actions, leur échéancier et leur financement. Cependant, l'étude du schéma comprend une évaluation financière destinée à déterminer par le calcul d'une enveloppe globale l'importance des enjeux du schéma et à en vérifier la comptabilité avec les contraintes financières.

Il n'est donc pas une série de projets détaillés (études de faisabilité) d'améliorations de desserte ; de telles études interviennent après approbation du schéma et correspondent au montage technique et administratif préalable à la mise en œuvre des opérations.

Le Schéma régional de transport collectif affirme la volonté d'une cohérence régionale qui doit s'exprimer par la définition d'un réseau d'intérêt régional, et, éventuellement, de secteurs géographiques relevant a priori d'un autre niveau d'organisation que le niveau régional, mais ayant un caractère d'exemplarité justifiant une action spécifique régionale. Liaisons et secteurs sont sélectionnés par le Comité directeur régional de l'étude.

4.2.2. UN DOCUMENT D'ORIENTATION A MOYEN TERME

Cela signifie que les objectifs qui seront choisis pour figurer au schéma sont définis pour une période de 5 ans environ. Ils sont donc limités.

Bien sûr, un schéma régional de transport collectif établi pour une période déterminée, s'entend par rapport à une situation donnée des transports et par rapport à une politique régionale, et il est logique de penser que, la période du schéma

touchant à sa fin, une nouvelle version du schéma régional devra être mise au point pour tenir compte de la nouvelle conjoncture régionale.

4.2.3. UN DOCUMENT D'ORIENTATION A MOYEN TERME POUR LA RÉGION

Il est essentiel que la région, par ses représentants, anime dès le début l'étude du schéma régional et qu'à ce titre, un comité directeur constitué de conseillers régionaux, et de membres du Comité économique et social, soit mis en place dès le début des études, par le préfet de région.

C'est ce comité directeur qui définit le réseau d'intérêt régional et, le cas échéant, les autres secteurs d'intérêt régional à étudier. Cette définition est essentielle pour assurer au schéma une cohérence régionale tenant compte des objectifs explicites ou non en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et social et de qualité de vie. Cette décision importante du comité directeur devra reposer sur un diagnostic plus ou moins détaillé des transports collectifs de la région, diagnostic établi par les services d'études compétents.

4.2.4. UN DOCUMENT D'ORIENTATION A MOYEN TERME, FIXANT POUR LA RÉGION, DES OBJECTIFS DE QUALITÉ DE SERVICE POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le Schéma régional de transport collectif porte donc essentiellement sur le transport des personnes par train et par autocar. Si les transports publics réguliers routiers et les services omnibus ferroviaires constituent sans doute la majorité de ces transports, il n'en reste pas moins que, transports occasionnels et transports spécialisés pour compte propre, et pour compte d'autrui, peuvent être retenus dans le cadre du schéma, de même que les techniques nouvelles d'exploitation (transport à la demande, taxi collectif...). Certains services express ferroviaires peuvent également être retenus.

En outre, le schéma ne s'intéresse à la voiture particulière que dans la mesure où elle est un mode concurrent du transport collectif. Il n'est pas un schéma d'infrastructures et les problèmes d'infrastructures ne doivent être pris en compte que de façon marginale, lorsque, par exemple, l'amélioration du transport passe nécessairement par l'installation sur la liaison d'une signalisation adaptée ou par la mise en site propre d'une partie de la voirie, ou implique une remise en état des infrastructures ferroviaires. Ces cas doivent être exceptionnels.

Chaque liaison d'intérêt régional sera étudiée par rapport au reste du réseau et par rapport au bassin qu'elle dessert par rabattement, cette procédure étant la seule qui permette de tenir compte, d'une part des objectifs régionaux en matière d'aménagement, de développement économique et social et de qualité de la vie, et, d'autre part, des conditions locales qui ont des effets sur la liaison considérée (rabattements, lignes concurrentes, correspondances...).

Le Schéma régional de transport collectif fixe des objectifs de qualité de service. Ceux-ci peuvent être horizontaux et spécialisés.

Les objectifs horizontaux sont ceux qui ont une signification régionale comme, par exemple, la mise au point d'un service d'information sur les horaires des différentes dessertes d'intérêt régional, la définition d'une politique d'implantation d'abris pour les usagers des autocars, la détermination d'un minimum d'un aller et retour par demi-journée pour les liaisons entre villes moyennes, le regroupement des arrêts d'autocar dans une même agglomération notamment sous forme de gares routières, la création d'une instance de concertation entre transporteurs et usagers.

Les objectifs localisés sont ceux qui sont fixés pour une desserte et son secteur géographique. Ici, les particularités locales sont déterminantes (définition des horaires, des correspondances, choix du ou des modes de transport...).

L'étude réalisée sur cette base conduit à présenter le projet de schéma régional pour avis au Comité économique et social, et pour approbation au Conseil régional qui aura alors à en définir les modalités de réalisation.

L'approbation du schéma doit être globale : en effet, pour garder au schéma sa cohérence, il est essentiel d'éviter des choix successifs de liaisons dans le réseau d'intérêt régional qui a été sélectionné, puis étudié.

La réalisation des études de schéma régional sous la responsabilité des instances politiques régionales est la condition essentielle de leur réussite et de la bonne adaptation des transports régionaux aux réalités locales.

4.3. Modalités de mise en œuvre du Schéma régional de transport collectif

Le décret n° 77-992 du 30 août 1977, puis le décret n° 79-832 du 24 septembre 1979, ont donné aux régions dont le Conseil régional aurait adopté un schéma régional de transport collectif, la possibilité de mettre en œuvre leur schéma.

Ces établissements publics régionaux peuvent :

- proposer des mesures de transport sur route ou éventuellement des suppressions de l'ensemble des services d'une ligne omnibus ;
- passer avec les transporteurs des conventions d'exploitation de services de transport ou, pour les lignes qui ne sont pas déjà exploitées sous le régime de la concession, des contrats de concession. Les conventions et contrats de concession doivent être conformes à des modèles types arrêtés par le ministre chargé des Transports ;
- acquérir du matériel roulant tant ferroviaire que routier en vue de sa mise à la disposition des transporteurs, conformément aux dispositions des conventions types arrêtées par le ministre chargé des Transports ;
- financer des dépenses d'étude, d'aménagement et de fonctionnement des transports collectifs de personnes dans le cadre régional.

Les moyens de financement de ces schémas sont de deux ordres :

— L'Etat versera chaque année aux établissements publics régionaux une somme égale au montant en valeur actualisée des économies réalisées dans le financement des services omnibus et résultant des décisions prises sur leur proposition en application du Schéma régional de transport.

Pour les schémas approuvés en application du décret du 24 septembre 1979, le reversement des économies est limité à 7 ans. Les propositions de transport sur route ou de suppression de l'ensemble des services omnibus devaient être faites avant le 30 juin 1980 et mises en œuvre avant le 31 décembre 1981.

L'actualisation du montant des économies est déterminée par référence à l'évolution de l'indice des prix du produit intérieur brut marchand, l'année de référence étant celle qui précède la mise en œuvre des décisions prises sur proposition de l'établissement public régional au titre du Schéma régional de transport.

— Les établissements publics régionaux pourront également utiliser leurs ressources propres.

B. - Le schéma départemental de transport collectif de personnes

4.4. Les objectifs, les enjeux

Le système de restructuration offert par les schémas régionaux de transport collectif ayant montré, à l'expérience, que de bons résultats pouvaient être obtenus, le gouvernement a encouragé, à un autre niveau géographique, techniquement et financièrement, l'élaboration des schémas départementaux de transport collectif présentant des mesures de complémentarité qui peuvent être résumées comme suit :

4.4.1. **RESTRUCTURER** dans le temps et dans l'espace l'offre de transport sur les liaisons ou dans les domaines d'action d'intérêt départemental (armature départementale de desserte par transport collectif, intégration des transports scolaires).

4.4.2. **COORDONNER** l'organisation de la desserte des zones où la disposition de l'habitat et des activités commande la prise en charge locale (mode d'exploitation souple : transport à la demande, véhicules de petite capacité).

4.4.3. **CLARIFIER** les rapports contractuels entre les collectivités locales organisatrices de transport collectif et les transporteurs (dispositions financières).

4.5. Définition

Les études départementales de restructuration sont destinées à jeter les bases d'une organisation plus rationnelle des moyens de transport qui soit à la fois :

- économique (possibilité d'économies de productivité),
- sociale (transport des habitants de zones enclavées).

Etablie à la demande du Conseil général, l'étude du schéma départemental de transport collectif doit proposer la diversification des modalités d'exploitation à adapter aux besoins locaux de déplacements et la remise en cause d'éventuelles rigidités de l'offre de transport dont le maintien perturberait l'ajustement de l'offre de transport aux actuels besoins, satisfaits ou non, de déplacements en transport collectif.

C'est un document d'orientation.

4.6. Modalités de mise en œuvre du Schéma départemental de transport collectif

Comme pour les régions, les collectivités locales peuvent passer avec les transporteurs des conventions d'exploitation ou de concession suivant des modèles types qui seront prochainement publiés :

- acquérir du matériel roulant, tant ferroviaire que routier, en vue de sa mise à disposition des transporteurs ;
- financer les dépenses d'études, d'aménagement et de fonctionnement relatives au transport collectif de personnes.

Le décret du 24 septembre 1979 avait étendu aux départements, et dans les mêmes conditions, la possibilité accordée aux régions de bénéficier pendant 7 ans d'une somme égale au montant en valeur actualisée des économies réalisées à la suite d'un transport sur route ou de suppression de services omnibus.

De plus, l'Etat aide financièrement la mise en place du schéma départemental après son approbation par le Conseil général. La subvention qui peut ainsi être accordée aux départements comprend une aide à la promotion et l'information ainsi qu'une participation aux mesures de réorganisation et de restructuration des services.

L'aide de l'Etat, d'une durée de 3 ans, doit, en principe, permettre aux départements de limiter l'effort financier qu'ils ont à supporter pendant la période transitoire de mise en place du schéma.

Depuis 1978, onze départements ont adopté leur schéma (Meuse, Moselle, Meurthe-et-Moselle, Indre, Isère, Calvados, Eure-et-Loir, Charente-Maritime, Mayenne, Bas-Rhin, Tarn-et-Garonne) et près de 60 autres départements se sont engagés dans des études.

Section V - Les transports scolaires

Les transports scolaires sont assurés, soit sur les lignes régulières de transport de voyageurs et dans ce cas ils obéissent aux dispositions du décret du 14 novembre 1949 modifié, relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers, soit au moyen de services spéciaux de transport d'élèves organisés conformément aux dispositions du décret du 4 mai 1973.

5.1. Organisation des services spéciaux de transport d'élèves

5.1.1. Les services spéciaux de transport d'élèves sont créés :

- lorsqu'il n'existe pas de service régulier routier sur la relation à desservir ;
- lorsqu'en dépit de l'existence d'un service régulier routier, le service spécial apparaît de nature à offrir à moindre coût ou à coût égal des conditions de transport égales ou supérieures.

5.1.2. Les services spéciaux sont exclusivement réservés :

- aux élèves ;
- au personnel assurant la surveillance des élèves pendant le trajet ;
- au personnel de l'établissement desservi ;
- aux parents des élèves (dans la limite des places disponibles et pour se rendre à l'établissement desservi).

5.1.3. Les services spéciaux sont organisés par *le département* ou (à défaut et s'il en résulte un moindre coût) :

- par les communes et leurs groupements ;
- par les établissements d'enseignement ;
- par les associations des parents d'élèves ;
- par les associations familiales.

Les associations restent organisatrices des circuits existants dont elles étaient organisatrices à la date du décret du 4 mai 1973. Elles ne peuvent être organisatrices de nouveaux circuits à partir de cette date.

5.1.4. Les projets de création des services spéciaux sont présentés par l'organisateur et font l'objet, séparément ou par lots, d'un appel d'offres par affichage à la préfecture et dans les mairies des communes intéressées.

5.1.5. Les entreprises de transports publics ou privés de voyageurs, les régies des collectivités locales ou de leurs groupements ayant leur centre d'explo-

tation dans le département ou les départements limitrophes peuvent présenter des propositions dans un délai de 15 jours suivant la date d'affichage du projet de création de service.

Le préfet peut autoriser l'organisateur à négocier de gré à gré avec toute entreprise ou à exploiter lui-même le service :

a - si la procédure d'appel d'offres est infructueuse (absence de soumissionnaire ou niveau excessif des prix proposés) ;

b) si la création d'un service s'impose en cours d'année scolaire (ledit service doit alors faire l'objet, pour la rentrée suivante, d'un appel d'offres réglementaire).

5.1.6. Les projets de création de services spéciaux et les propositions présentées sont soumis à l'avis d'une section spéciale du comité technique départemental des transports dont la composition est fixée par l'arrêté interministériel du 20 juin 1973.

La création du service, séparément ou par lots, est autorisée par le préfet.

La décision créant le service est valable pour la durée de l'année scolaire et prorogée par tacite reconduction, sauf préavis donné par l'une des parties intéressées au moins 105 jours avant la date prévue pour la rentrée scolaire de l'année suivante.

Elle peut néanmoins être rapportée ou modifiée à tout moment par le préfet en cas de :

- dénonciation du contrat ;
- mauvaise exécution du service ;
- modification du prix ou de la consistance de service.

5.1.7. Les services spéciaux dont la création a été autorisée peuvent bénéficier de l'aide financière de l'Etat dans les conditions fixées par le décret du 31 mai 1969 sur le financement des transports scolaires. Ils obtiennent alors la décision d'agrément individuel requise.

5.1.8. Les droits et obligations de l'organisateur et du titulaire du service sont déterminés par un contrat conforme à un modèle défini par l'arrêté interministériel du 12 juin 1973. Ce contrat ne peut être signé par les parties qu'après intervention de la décision préfectorale de création du service.

5.1.9. Le prix de chaque service est fixé par le préfet. Le préfet fixe également le tarif d'application kilométrique sur la base duquel est perçu le prix du transport des voyageurs autres que les élèves et le personnel de surveillance admis à emprunter ces circuits (cf. 2°). Ces voyageurs doivent être munis de billets.

Le titulaire du service ne percevra que 20 % des sommes dues à l'acheminement de ces voyageurs, les 80 % restants venant en déduction du prix mis à la charge de l'organisateur pour le transport des élèves.

5.1.10. Les services spéciaux sont portés sur une liste annexée au plan de transport public de voyageurs du département.

Les titulaires des services spéciaux peuvent bénéficier de l'attribution d'une autorisation permanente, de même durée et pouvant être retirée en même temps que l'autorisation de création du service spécial, leur permettant d'effectuer des transports périscolaires, à la demande de l'établissement scolaire desservi.

Les transports périscolaires sont les déplacements réguliers, directement liés à l'activité de l'établissement scolaire, à l'exclusion de tout voyage touristique. Ces transports n'ouvrent pas droit à l'aide financière de l'Etat.

5.1.11. Le décret du 4 mai 1973 a abrogé le décret du 7 décembre 1965. Les textes d'application de ce décret sont les suivants :

— Arrêté du 12 juin 1973 : instituant un contrat-type pour l'exécution des services de transport d'élèves organisés conformément aux dispositions du décret du 4 mai 1973.

— Arrêté du 20 juin 1973 : fixant la composition de l'organisation de la section spéciale du comité technique départemental des transports compétente en matière de transports scolaires.

— Circulaire n° 73-120 du 21 juin 1973 : relative à l'organisation des services spéciaux de transports publics et routiers réservés aux élèves.

— Annexe à la circulaire interministérielle n° 73-120 du 21 juin 1973 : instruction pour l'application du décret n° 73-462 du 4 mai 1973 relatif à l'organisation des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves.

— Circulaire du 17 décembre 1979 : relative à l'ouverture au public de circuits spéciaux scolaires.

5.2. Sécurité des transports scolaires

En 1976, le ministre des Transports a édité une brochure intitulée « Les transports scolaires sur route ». Dans cette brochure figure l'arrêté du 11 août 1976 relatif à la sécurité et à la discipline dans les véhicules affectés aux circuits spéciaux de transports d'élèves. Cet arrêté institue un règlement intérieur de sécurité intéressant les élèves qui empruntent chaque jour ces véhicules.

Dans cette brochure figure également la circulaire interministérielle n° 76-109 du 11 août 1976, relative à la sécurité des services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves.

Une partie importante des développements de cette circulaire est consacrée aux problèmes d'organisation et aux conditions du déroulement des transports scolaires. La prévision des effectifs, l'adaptation des horaires et des itinéraires, l'organisation de la montée et de la descente des élèves (notamment à proximité des établissements scolaires) ont fait l'objet de recommandations très précises adressées aux organisateurs. En effet, les statistiques d'accidents montrent que le pourcentage d'accidents hors de l'opération de transport elle-même n'est pas négligeable. Ces accidents ont pour origine des bousculades ou une mauvaise organisation des mouvements des enfants sur des voies encombrées tant par les cars que par les voitures particulières qui peuvent être la cause d'accidents graves et qu'une meilleure organisation apparaît de nature à prévenir.

D'autres recommandations sont apportées à l'attention des conducteurs et des élèves eux-mêmes (rappel de l'arrêté précité).

Sans vouloir donner un caractère contraignant à ces prescriptions, il a paru souhaitable de rappeler ou d'indiquer les prescriptions élémentaires de sécurité que chacun doit avoir toujours à l'esprit, mais dont le respect strict dans le cas de transports d'enfants s'impose au regard des risques encourus.

Enfin, sans vouloir procéder à une modification des textes réglementaires déjà en vigueur pour les transports d'enfants, il a été jugé indispensable de les rappeler et de souligner plus particulièrement les prescriptions qui assurent une sécurité efficace.

Ces prescriptions sont celles prévues d'une part :

— à l'arrêté du 17 juillet 1954 (titre III) ;

— dans le décret du 4 mai 1973 et l'arrêté du 12 juin 1973, textes régissant plus particulièrement l'organisation des transports en commun d'enfants d'âge scolaire ;

d'autre part dans les textes généraux relatifs aux transports en commun de personnes concernant :

— les obligations relatives aux véhicules et à la circulation routière ;

— les obligations relatives aux conducteurs (salariés ou non salariés).

Section VI - Les transports internationaux de voyageurs

Jusqu'au début de l'année 1979, les transports internationaux étaient régis en France par trois catégories de textes :

1° - le décret du 17 mai 1963 ;

2° - les règlements communautaires suivants :

— règlement 117/66 C.E.E. du 28 juillet 1966 à caractère général,

- règlement 116/72 C.E.E. du 28 février 1972 sur les services de navettes,
- règlement 117/72 C.E.E. du 28 février 1972 sur les services réguliers et réguliers spécialisés,
- règlement 1016/68 C.E.E. du 9 juillet 1968 relatif au contrôle des services occasionnels,
- règlement 1172/72 du 26 mai 1972 relatif aux documents de contrôle des services réguliers, réguliers spécialisés et services de navettes ;

3° - les accords bilatéraux avec des pays tiers.

Le décret n° 79-222 du 6 mars 1979, fixant le régime applicable aux transports routiers internationaux de voyageurs, a abrogé le décret du 17 mai 1963. Il a intégré les modifications apportées par la réglementation européenne et a allégé les procédures administratives par la déconcentration des autorisations concernant les zones frontalières au niveau départemental.

A. - Réglementation générale

6.1. Les lignes régulières internationales

6.1.1. DÉFINITION

Elle figure à l'article premier du règlement 117/66 C.E.E. (1) du conseil du 28 juillet 1966 et à l'annexe du décret du 6 mars 1979.

« Les services réguliers sont ceux qui assurent le transport de personnes effectués selon une fréquence et sur une relation déterminés, ces services pouvant prendre et déposer des personnes à des arrêts préalablement fixés.

« Quel que soit l'organisateur des transports, sont également considérés comme services réguliers, ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de personnes à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au paragraphe 1. De tels services — assurant notamment le transport des travailleurs au lieu de travail et de celui-ci vers leur domicile et le transport des écoliers aux établissements d'enseignement et de ceux-ci vers leur domicile — sont dénommés « services réguliers spécialisés ».

« Le caractère régulier des services n'est pas affecté par le fait que l'organisation du transport est adaptée aux besoins variables des intéressés ».

(1) Les Etats membres de la C.E.E. sont : Belgique (B), Luxembourg (L), Allemagne (D), Hollande (NL), Italie (I), Irlande (IRL), Danemark (DK), Grande-Bretagne (GB), France (F).

6.1.2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- L'autorisation est établie au nom d'un transporteur qui remplit, dans l'Etat où ses véhicules sont immatriculés, les conditions requises pour l'admission aux transports internationaux de voyageurs ;
- La durée maximale de validité de l'autorisation est de sept ans pour un service régulier et de deux ans pour un service régulier spécialisé ;
- L'autorisation détermine : la durée de validité, la période d'exploitation, la fréquence, les horaires, les tarifs, l'itinéraire du service, les villes où les voyageurs peuvent être pris en charge ou déposés, et le cas échéant les conditions particulières ; pour un service spécialisé seront précisées en outre la catégorie de personnes admises au transport et leur destination ;
- Le titulaire d'une autorisation ne peut apporter aucune modification aux conditions d'exploitation sans l'accord préalable de l'Etat qui a délivré l'autorisation ;
- Pour toute création, renouvellement ou modification de ligne le transporteur adresse sa demande à l'administration de son pays qui se charge de consulter les administrations compétentes des autres pays concernés.

6.2. Les navettes internationales

6.2.1. DÉFINITION

Elle figure à l'article 2 du règlement 117/66 C.E.E. du conseil du 28 juillet 1966 et à l'annexe du décret du 6 mars 1979.

« Les services de navettes sont organisés pour transporter en plusieurs allers et retours d'un même lieu de départ à un même lieu de destination, des voyageurs préalablement constitués en groupes. Chaque groupe, composé de voyageurs ayant accompli le voyage aller, est amené au lieu de départ au cours d'un voyage ultérieur.

« Par lieu de départ ou de destination, on entend la localité de départ ou de destination, ainsi que ses environs.

« Il est interdit de prendre ou de déposer des voyageurs en cours de route. Le premier voyage de retour et le dernier voyage aller de la série de navettes ont lieu à vide ».

6.2.2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- L'autorisation est établie au nom d'un transporteur qui remplit, dans l'Etat où ses véhicules sont immatriculés, les conditions requises pour l'admission aux transports internationaux de voyageurs ;

- La durée de validité de l'autorisation est d'un an au maximum ;
- L'autorisation détermine notamment :
 - l'itinéraire du service : lieux de départ, de destination, d'arrêts et points de passage aux frontières ;
 - le nombre et les dates des voyages ;
 - la durée de validité de l'autorisation ;
- Cette catégorie de service doit comporter, outre le transport, l'hébergement du groupe, avec ou sans repas, au lieu de destination pour une durée d'au moins sept jours. Si le parcours du service est inférieur à 300 km, la durée du séjour peut être ramené à un minimum de 3 jours ;
- Le prix global du voyage est payé à l'organisateur par les personnes transportées.

6.3. Les services occasionnels internationaux

6.3.1. DÉFINITION

Elle figure à l'article 3 du règlement 117/66 C.E.E. du conseil du 28 juillet 1966 et à l'annexe du décret du 6 mars 1979.

« Les services occasionnels sont ceux qui ne répondent ni à la définition du service régulier, selon l'article premier, ni à la définition du service de navette, selon l'article 2 de ce règlement.

« Ils comprennent :

« — Les circuits à portes fermées, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ.

« — Les services comportent le voyage aller en charge et le voyage retour à vide.

« — Tous les autres services ».

« — Sauf exceptions autorisées par les autorités compétentes de l'Etat intéressé, les services occasionnels ne peuvent ni prendre ni déposer de voyageurs en cours de route ».

Ce même règlement précise deux catégories « d'autres services » :

« — services comportant le voyage aller à vide et le voyage retour en charge où les voyageurs :

« ◦ sont groupés par contrats de transport conclus avant leur arrivée dans le pays où s'effectue leur prise en charge, ou

« ◦ ont été conduits précédemment par le même transporteur dans le pays où ils sont repris en charge et sont transportés hors du pays, ou

« o ont été invités à se rendre dans un autre Etat, les frais de transport étant à la charge de la personne invitante ;

« — tous les autres services ».

6.3.2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX « AUTRES SERVICES »

L'ensemble des « autres services » doit être suivi après prise en charge :

— soit d'un voyage à destination du pays d'immatriculation du véhicule ;

— soit d'un voyage à destination d'un autre Etat ;

— soit d'un circuit international « à portes fermées » avec retour au lieu de prise en charge.

En aucun cas, ils ne peuvent être constitués d'un voyage s'effectuant uniquement dans le pays du lieu de chargement.

B. - Délivrance des autorisations

6.4. Les documents

6.4.1. LES AUTORISATIONS

Les modèles d'autorisations à délivrer sont définis par la réglementation C.E.E. et par les arrêtés du 30 mai 1979 ; les premiers sont exclusivement réservés aux transports s'effectuant entre les Etats membres de la C.E.E., les seconds pour tous les autres transports.

Les demandes d'autorisations doivent être faites suffisamment tôt pour en permettre l'instruction, soit plus d'un mois avant le premier voyage, délai pouvant être ramené à 3 semaines pour les services occasionnels.

Ces demandes doivent être adressées aux administrations habilitées à délivrer les autorisations :

— pour la France :

- à la direction des Transports terrestres, 244, boulevard Saint-Germain, 75007 Paris ;

- aux préfetures ou aux services transports des directions départementales de l'Équipement pour les services dont la prise en charge s'effectue dans les départements frontaliers ;

— pour les pays limitrophes :

- aux ministères des Transports des pays concernés.

6.4.2. AUTRES DOCUMENTS

Lignes régulières

Les autorisations des lignes régulières entre la France et le Portugal doivent être accompagnées de feuilles de route espagnole et portugaise.

Navettes

Pour certains services prévus par la réglementation — arrêté du 30 mai 1979 — et répertoriés dans les tableaux ci-après, l'autorisation du service de navette est accompagnée d'un carnet de bord et d'une feuille de route.

— Ce carnet de bord comporte plusieurs folios. Chaque folio n'est valable que pour un seul aller retour. Il doit comporter le numéro de l'autorisation, le numéro d'immatriculation du car, l'itinéraire du voyage, les dates de passage à la frontière (entrée et sortie de France) ; il doit être visé à chacun des passages en douane.

— La feuille de route est établie en double exemplaire et comporte outre le nom de l'entreprise et des chauffeurs, les caractéristiques du véhicule ainsi que l'itinéraire *détaillé* du voyage et la liste *complète* des passagers. Un exemplaire est remis au premier bureau de douane d'entrée en France, le second au bureau de douane de la dernière sortie de France pour un même aller-retour. Le deuxième exemplaire doit être visé à chaque passage de douane.

Services occasionnels

Certaines catégories de ces services ne sont pas soumises à autorisation. Dans ce cas, cette dernière est remplacée soit par une « feuille de route C.E.E. » soit par un carnet de déclaration.

— La « feuille de route C.E.E. » comporte les mêmes indications que la feuille de route définie par l'arrêté du 30 mai 1979 et doit être accompagnée des documents justifiant la catégorie de service occasionnel qui est exécutée. La nature de ces documents est inscrite sur la feuille de route.

— Le carnet de déclaration, défini par l'arrêté du 30 mai 1979, doit comporter les mêmes indications que la feuille de route.

La déclaration doit être faite en cinq exemplaires :

- le premier est à conserver par le transporteur ;
- le deuxième et le quatrième sont remis aux bureaux de douane, lors du voyage aller ;
- le troisième et le cinquième sont remis aux bureaux de douane lors du voyage retour.

6.4.3. FOURNITURE DES DOCUMENTS

Les autorisations qu'elles soient de type C.E.E. ou non sont fournies par l'administration, les autres documents tels que carnet de bord, carnet de déclarations, feuille de route sont à demander à l'Association française des transports routiers internationaux (A.F.T.R.I.) dont le siège est : 2, rue Vélasquez, 75008 Paris — ou, pour les transporteurs étrangers, aux correspondants de cette association.

6.5. Cas des transporteurs établis en France

	Services exécutés à l'intérieur de la C.E.E.	Services à destination d'un pays tiers
6.5.1. Ligne régulière et ligne régulière spécialisée.	Autorisation C.E.E. délivrée par la direction des Transports terrestres après accord des autres Etats concernés ; cette autorisation est valable pour tout l'itinéraire de la ligne.	1. Autorisation délivrée par la direction des Transports terrestres après accord des autres Etats concernés. 2. Autorisation du pays tiers de destination (1).
6.5.2. Navette.	Autorisation C.E.E. du pays du lieu de chargement. Cette autorisation est valable pour tout l'itinéraire.	1. Autorisation délivrée par la direction des Transports terrestres. Carnet de bord. Feuille de route. 2. Autorisation du pays tiers de destination.
6.5.3. Services occasionnels (2). 6.5.3/1. « Portes fermées ».	Feuille de route C.E.E.	Carnet de déclaration pour le territoire français.
6.5.3/2. Aller en charge, retour à vide.	Feuille de route C.E.E.	1. Autorisation du pays de destination (3). 2. Carnet de déclaration pour le territoire français.

(1) Pour les lignes sur le Portugal, les autorisations sont tripartites : Portugal, Espagne, France.

(2) Les services occasionnels repris sous les numéros 232 et 233 sont dispensés d'autorisation française lorsqu'ils sont effectués par une entreprise établie en France inscrite à un plan de transport départemental pour des services occasionnels et que le lieu de prise en charge en France, est conforme à l'inscription de l'entreprise à ce plan. Cependant, pour une prise en charge dans un port, aéroport, gare ferroviaire de personnes non résidant en France et en provenance directe de l'étranger, et pour un circuit à « portes fermées » il suffit que l'entreprise soit inscrite à n'importe quel plan départemental des services occasionnels.

(3) En application d'accords franco-espagnols, la direction des Transports terrestres est habilitée à délivrer pour le compte de l'administration espagnole des autorisations à des transporteurs établis en France pour des services occasionnels comportant l'aller en charge et le retour à vide, ainsi que pour des services comportant l'aller à vide et le retour en charge pour reprendre un groupe préalablement déposé.

— Suivant un accord identique, la direction des Transports terrestres délivre des autorisations portugaises, mais uniquement pour des services comportant l'aller en charge et le retour à vide.

— Les transporteurs français n'ont pas besoin d'autorisation pour exécuter en Suisse un service occasionnel comportant l'aller en charge et le retour à vide, mais un voyage comportant l'aller à vide et le retour en charge est soumis à autorisation délivrée par l'administration suisse ; une disposition identique existe pour l'Autriche sauf que l'autorisation, dans le cas où elle est nécessaire, est délivrée par la direction des Transports terrestres.

— Dans tous ces cas, la réciprocité est appliquée.

N.B. — Conformément à l'arrêté du 31 mars 1980, la feuille de route C.E.E. tient lieu de déclaration pour les services occasionnels non soumis à autorisation, au départ ou en transit pour le territoire français, exécutés par un transporteur ressortissant d'un Etat membre de la C.E.E.

	Services exécutés à l'intérieur de la C.E.E.	Services à destination d'un pays tiers
6.5.3/3. Aller à vide, retour en charge, pour prendre un groupe : soit : a - déjà déposé, b - invité à se rendre dans un autre Etat, c - groupé par contrat avant leur arrivée dans ce pays.	Feuille de route C.E.E.	1. Autorisation du pays où a lieu la prise en charge. 2. Carnet de déclaration pour le territoire français.
6.5.3./4. Autres services.	Autorisation du pays du lieu de chargement. Feuille de route C.E.E.	1. Autorisation du pays tiers de destination. 2. Autorisation délivrée par la direction des Transports terrestres. Carnet de bord. Feuille de route.

6.6. Cas des transporteurs établis dans un pays membre de la C.E.E. autre que la France

	Services exécutés à l'intérieur de la C.E.E.	Services à destination d'un pays tiers avec transit par la France
6.6.1. Ligne régulière et ligne régulière spécialisée.	Autorisation C.E.E. du pays d'immatriculation des véhicules. Cette autorisation est valable pour tout l'itinéraire.	avec transit par la France 1. Autorisation du pays d'immatriculation des véhicules. 2. Autorisation de transit du territoire français délivrée par la direction des Transports terrestres. 3. Autorisation du pays tiers de destination.
6.6.2. Navette.	Autorisation C.E.E. du pays du lieu de chargement. Cette autorisation est valable pour tout l'itinéraire.	1. Autorisation du pays d'origine. 2. Autorisation de transit du territoire français délivrée par la direction des Transports terrestres. Carnet de bord. Feuille de route. 3. Autorisation du pays tiers de destination.

N.B. — Conformément à l'arrêté du 31 mars 1980, la feuille de route C.E.E. tient lieu de déclaration pour les services occasionnels non soumis à autorisation, au départ ou en transit pour le territoire français, exécutés par un transporteur ressortissant d'un Etat membre de la C.E.E.

	Services exécutés à l'intérieur de la C.E.E.	Services à destination d'un pays tiers avec transit par la France
6.6.3. Services occasionnels. 6.6.3/1. Portes fermées.	Feuille de route C.E.E.	Carnet de déclaration pour le territoire français.
6.6.3/2. Aller en charge, retour à vide.	Feuille de route C.E.E.	1. Autorisation du pays tiers de destination. 2. Carnet de déclaration pour le territoire français.
6.6.3/3. Aller à vide, retour en charge pour prendre un groupe soit : a - déjà déposé, b - invité à se rendre dans un autre Etat, c - groupé par contrat avant leur arrivée dans ce pays.	Feuille de route C.E.E.	1. Autorisation du pays tiers de destination. 2. Carnet de déclaration pour le territoire français.
6.6.3/4. Autres services.	Autorisation du pays du lieu de chargement. Feuille de route C.E.E.	1. Autorisation du pays tiers de destination. 2. Autorisation de transit délivrée par la direction des Transports terrestres. Carnet de bord. Feuille de route.

6.7. Cas des transporteurs établis dans un pays tiers

	Services à destination de la France	Services en transit par la France à destination d'un autre pays
6.7.1. Ligne régulière et ligne régulière spécialisée.	1. Autorisation délivrée par la direction des Transports terrestres. 2. Autorisation du pays d'origine du transporteur.	1. Autorisation de transit délivrée par la direction des Transports terrestres. 2. Autorisation du pays d'origine et du pays de destination du service.
6.7.2. Navette.	1. Autorisation délivrée par la direction des Transports terrestres. 2. Autorisation du pays d'origine du transporteur.	1. Autorisation de transit délivrée par la direction des Transports terrestres. 2. Autorisation du pays d'origine et du pays de destination du service.

	Services à destination de la France	Services en transit par la France à destination d'un autre pays
6.7.3. Services occasionnels.		
6.7.3/1. Portes fermées.	Carnet de déclaration.	Carnet de déclaration.
6.7.3/2. Autres services.	Autorisation délivrée par la direction des Transports terrestres. Carnet de bord. Feuille de route.	1. Autorisation de transit délivrée par la direction des Transports terrestres. Carnet de bord. Feuille de route. 2. Autorisation du pays de destination.

6.8. Cas des transports frontaliers

6.8.1. L'ARTICLE 9 DU DÉCRET DU 6 MARS 1979 PRÉVOIT :

« Lorsque la prise en charge est effectuée dans un département frontalier et à destination d'un pays limitrophe de ce département, les autorisations prévues pour la création ou le renouvellement d'un service régulier défini à l'article premier du règlement 117/66 C.E.E., ainsi que les autorisations de services de navette ou occasionnels définis aux articles 2 et 3 dudit règlement sont délivrées par le préfet du département concerné. »

Lorsqu'une telle prise en charge a lieu et que le trajet de l'autre côté de la frontière se fait dans une zone de l'ordre de 50 km environ, les autorisations françaises prévues et répertoriées dans les tableaux précédents sont délivrées par le préfet du département frontalier, et non plus par la Direction des Transports terrestres, que le transporteur réside en France ou à l'étranger.

Le préfet a donc la charge de consulter les administrations étrangères le cas échéant.

6.8.2. LA LISTE DES DÉPARTEMENTS FRONTALIERS EST INDIQUÉE A L'ANNEXE I

Les zones frontalières étrangères sont celles situées dans les pays limitrophes de ces départements.

6.8.3. Pour les services occasionnels frontaliers à destination de l'Espagne, le préfet délivre également les autorisations espagnoles pour le compte de la direction des Transports terrestres.

Par ailleurs, il est rappelé que pour le transport d'ouvriers saisonniers espagnols, il a été convenu avec l'administration des transports de cet Etat que l'aller en France est exécuté par des transporteurs espagnols et le retour en Espagne par des transporteurs français.

Les autorisations espagnoles correspondantes sont également délivrées par le préfet.

La direction des Transports terrestres adressera aux départements concernés un contingent d'autorisations en blanc dont l'utilisation fera l'objet d'un relevé annuel qui lui sera adressé.

C. - Contrôles et sanctions

Les infractions à la réglementation sur la coordination des transports sont constatées par un procès-verbal. Celui-ci constitue un instrument de preuve qui suffit à justifier la déclaration de culpabilité dans tous les cas en matière de contravention mais dans certains cas seulement en matière de délits.

6.9. La procédure

6.9.1. LE CONTROLE

Le contrôle doit porter sur le véhicule, le conducteur et les autorisations et documents de bord.

Le véhicule

Le contrôle consiste à vérifier la carte grise, le récépissé d'assurance, le certificat de visite des « mines », les équipements de sécurité.

Le conducteur

Outre les papiers personnels du conducteur à savoir : le permis de conduire et la carte d'identité ou le passeport, le contrôle doit porter sur le respect des dispositions régissant l'activité des équipages routiers circulant sur votre territoire (durées de conduite et de repos).

La réglementation sur les temps de conduite et le repos, applicables en France, résultent de la réglementation européenne.

Les directives nécessaires à cet effet ont fait l'objet de la circulaire n° 76-42 du 9 mars 1976. Cette instruction de base a été complétée ultérieurement, notamment lors de l'entrée en vigueur de l'A.E.T.R., par les circulaires 76-100

du 6 août 1976, 77-07 du 12 janvier 1977, et 77-192 du 30 décembre 1977, ainsi que par la lettre-circulaire du 3 octobre 1978 ».

Dans la mesure du possible il faut procéder à l'immobilisation des véhicules en infraction chaque fois que la sécurité est en jeu, en particulier dans le cas d'insuffisance de repos et de dépassement de temps de conduite journalière. Il en est de même lorsque l'absence de livret ou la mauvaise utilisation de l'appareil de contrôle ne permettent pas au conducteur de faire la preuve qu'il dispose bien du repos réglementaire pour la période précédant le contrôle.

Je vous rappelle la gravité de la décision de laisser repartir un véhicule en infraction sur ces points ; de plus, l'immobilisation est la seule mesure efficace pour faire cesser ces infractions souvent répétées par les mêmes entreprises.

Les autorisations et documents de bord

Le contrôle devra permettre de s'assurer qu'il n'y a pas d'infraction au régime des autorisations décrit au début de la présente circulaire, et constater le cas échéant :

- un défaut de présentation de l'autorisation ;
- un défaut d'autorisation ;
- un voyage non conforme à l'autorisation.

Pour les voyages où l'autorisation n'est pas nécessaire, le contrôle doit porter, suivant les cas, sur la feuille de route ou sur le carnet de déclaration et constater qu'il n'y a pas eu de prise en charge ou de dépose de voyageurs en cours de route.

Pour les services occasionnels exécutés par des transporteurs français, il faut vérifier la carte verte, que la prise en charge a eu lieu dans les départements autorisés, ou qu'il s'agit bien d'une prise en charge d'étrangers dans un port, aéroport, gare ferroviaire et en dehors de ces deux cas le transporteur est muni d'une autorisation française.

Enfin, les agents du contrôle doivent vérifier, dans la mesure du possible, que la prise en charge en France d'un transporteur étranger est effectivement suivie d'une sortie du territoire français et qu'ainsi le transporteur n'assure pas un service uniquement sur le territoire national.

Par ailleurs, l'administration des départements frontaliers qui délivre les autorisations doit s'assurer que le transporteur français a satisfait aux règles d'accès à la profession.

6.9.2. LE PROCÈS-VERBAL

Les textes qui régissent la matière sont les articles 429 et 430 du code de procédure pénale pour les délits et l'article 537 pour les contraventions.

Il est nécessaire de mentionner au procès-verbal, afin de permettre les pour-

suites judiciaires, les identités précises des responsables des entreprises, l'adresse de leur siège social et l'identité du chauffeur.

Par ailleurs, il peut être utile de recueillir le nom et l'adresse des agences de voyages ayant vendu les titres de transport ou tout au moins l'adresse des passagers ce qui permettrait une enquête complémentaire ultérieure.

Les contrôleurs routiers sont habilités à transmettre directement aux parquets compétents les procès-verbaux ; une copie doit être envoyée à la direction des Transports terrestres.

6.10. L'agent verbalisateur

Les contrôleurs routiers sont, au sens de l'article 28 du code de procédure pénale, chargés de « pouvoirs de police judiciaire » en matière de réglementation relative à la coordination des transports routiers. A ce titre, ils sont habilités à constater par procès-verbaux les infractions à la coordination. Il en est de même pour tout officier de police judiciaire.

En outre, les inspecteurs du travail sont compétents, comme les contrôleurs routiers pour constater les infractions à la réglementation du travail.

6.11. Sanctions

Elles peuvent être de deux natures : judiciaires ou administratives.

6.11.1. SANCTIONS JUDICIAIRES

Elles constituent la suite normale des infractions constatées par un procès-verbal.

Ces sanctions sont infligées : soit par le tribunal correctionnel, s'il s'agit de délits, soit par le tribunal de police, s'il s'agit de contraventions.

En matière de coordination, l'article 25 de la loi du 14 avril 1952, le décret n° 76.633 du 13 juillet 1976, le décret n° 63.528 du 25 mai 1963 modifié par le décret n° 77.34 du 14 janvier 1977, fixent de façon très précise les sanctions réprimant les infractions à cette réglementation.

Pour la réglementation des temps de conduite ce sont : l'article 3 de l'ordonnance 58.1310 du 23 décembre 1958, l'article 1 du décret n° 71.125 du 11 février 1971, l'article 2 du décret n° 72.1269 du 30 décembre 1972, ainsi que les arrêtés du 30 décembre 1972, du 19 février 1973 et du 16 juin 1976.

Dans le cas où la procédure simplifiée n'a pas été appliquée et que le montant de l'amende infligée est inférieur aux minimums prévus, il y a lieu de faire procéder à l'appel à minima.

Compte tenu des délais réduits dans lesquels cet appel doit intervenir (10 jours pour le Procureur de la République, 2 mois pour le Procureur général), il sera nécessaire de suivre, les affaires présentant une gravité particulière.

6.11.2. SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Les sanctions administratives sont prévues par le paragraphe III de l'article 25 de la loi du 14 avril 1952. Elles sont destinées à réprimer le comportement d'entreprises commettant fréquemment des infractions graves.

Indépendantes des sanctions judiciaires elles peuvent intervenir à tout moment et le plus rapidement possible.

Il est nécessaire pour les transporteurs français que la commission des sanctions administratives soit convoquée, dès que des infractions graves et répétées sont constatées. Seul le délai compatible avec la convocation de ses membres peut séparer la constatation et l'ouverture de ses travaux.

Le préfet du département d'inscription de l'entreprise a la charge de saisir la commission dès que cette mesure s'avère nécessaire.

Pour les transporteurs étrangers cette sanction peut se traduire par le refus de délivrance d'autorisation, le retrait d'autorisation préalablement délivrée, ou l'interdiction de pénétrer sur le territoire français.

— Refus de délivrance d'autorisation :

Ce refus doit être motivé par le rappel des infractions constatées à l'encontre du transporteur.

— Retrait de l'autorisation préalablement délivrée :

L'autorité qui a délivré l'autorisation informe l'administration compétente du pays du transporteur des infractions relevées et de la sanction prise.

Le transporteur est avisé de la sanction infligée et informé que les services chargés de la surveillance de la frontière française procéderont au refoulement de ses cars s'il assure néanmoins le service en cause.

Une copie de cette correspondance est adressée au service central de la Police de l'air et des frontières (1) pour information et refoulement éventuel.

— Interdiction de pénétrer sur le territoire français

La procédure à suivre est la même que précédemment sauf que la mesure s'applique quel que soit le service que veut effectuer le transporteur sanctionné. Seule la direction des Transports terrestres peut demander l'application d'une telle mesure au ministère de l'Intérieur.

(1) 118, boulevard Haussmann, 75008 Paris.

D. - Instructions particulières

6.12. Dans le cadre de la déconcentration

6.12.1. Les demandes d'autorisation de la part de transporteurs étrangers pour des lignes régulières spécialisées doivent être examinées avec une attention toute particulière en prenant en compte notamment :

- le sens du trafic : son origine et sa destination ;
- les interdictions de trafic local imposées aux transporteurs français par les pays étrangers ;
- la délivrance ou non d'autorisations de même nature aux transporteurs français par les administrations étrangères ;
- les lignes régulières, spécialisées ou non, nationales et internationales existantes.

6.12.2. Les demandes d'autorisation de la part du transporteur français doivent recueillir, lorsqu'il y a lieu, l'accord des administrations étrangères que vous devez consulter.

6.12.3. La limitation à 50 km, telle qu'elle est prévue par la présente circulaire, ne doit pas s'imposer de manière restrictive, une marge de quelques kilomètres est bien entendu possible.

En résumé, la délivrance des autorisations est déconcentrée pour une entreprise française qui exécute un voyage à destination d'une zone de 50 km dans le pays limitrophe et, pour un transporteur étranger qui prend en charge dans un département frontalier, si le service est effectué dans cette même zone.

6.12.4. Si le service frontalier comporte la desserte d'un aéroport, la direction des Transports terrestres reste compétente pour instruire les demandes. Quelle que soit la zone à desservir, les demandes d'autorisations doivent lui être adressées.

6.13. Demandes d'autorisations de transport présentées par une personne de nationalité française, n'ayant pas la qualité de transporteur

Deux types de demandes peuvent se présenter : — le demandeur compte assurer lui-même le transport — ou sa demande est faite pour le compte d'un transporteur.

6.13.1. TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE

Une autorisation française est nécessaire, même pour un transport occasionnel vers un Etat membre de la C.E.E. ou pour un service à portes fermées, du fait de la non inscription de l'organisateur à un plan de services occasionnels.

Une telle autorisation ne peut être délivrée qu'à titre exceptionnel si le transport est fait à titre gratuit et dans des cas bien spécifiques comme des transports de colonies de vacances, de personnes du 3^e âge, de groupes à caractère sportif ou culturel... ces demandes sont généralement présentées par des collectivités locales.

Cependant sont libérées de tout régime d'autorisation les transports effectués par une entreprise pour ses propres travailleurs dans la mesure où :

- les transports sont assurés avec des véhicules appartenant à l'employeur, conduits par ses propres employés ;
- les transports ne servent qu'à amener les travailleurs de leur domicile à leur lieu de travail et inversement, ou à exécuter des déplacements entre différents lieux de travail de la même entreprise.

6.13.2. DEMANDE FAITE POUR LE COMPTE D'UN TRANSPORTEUR

Dans ce cas, la réglementation normale s'applique et l'autorisation est établie au nom du transporteur quelle que soit la qualité de l'organisateur.

Section VII - La tarification des transports routiers de voyageurs

(Décret du 14-11-1949, art. 11.2, arrêté du 30-11-1977).

Les tarifs de transport routier de voyageurs sont hors du champ d'application de l'ordonnance du 30-6-1945, relative au contrôle des prix.

Les dispositions ci-dessous sont applicables : aux services réguliers, aux taxis collectifs et aux services urbains (à l'exception des tarifs S.N.C.F., V.F.I.L., transports scolaires sur circuits spéciaux, transports internationaux).

7.1. Principes directeurs

7.1.1. Un Comité des prix au sein du Conseil supérieur des transports est chargé de suivre l'évolution des éléments relatifs aux prix de revient des transports de voyageurs.

7.1.2. Le prix doit permettre à l'entreprise d'assurer l'équilibre financier de son exploitation voyageurs, compte tenu de ses dépenses et charges.

7.1.3. Deux systèmes d'homologation sont prévus :

- en période normale,
- en période d'encadrement des prix.

7.2. Les régimes d'homologation

7.2.1. EN PÉRIODE NORMALE

— Les entreprises établissent librement leurs prix, en tenant compte de leurs charges.

— Le préfet dispose d'un délai de 20 jours pour homologuer les tarifs proposés par l'entreprise. Les rejets doivent être motivés. En cas de recours hiérarchique, si le ministre n'a pas répondu dans le délai de 2 mois, il y a rejet de la demande.

— L'entreprise peut s'écarter de + 5 % ou — 5 % du tarif homologué à condition d'en informer le préfet au moins 8 jours avant.

7.2.2. EN PÉRIODE D'ENCADREMENT DES PRIX

— L'entreprise propose à l'homologation du préfet ses prix et tarifs.

— Deux cas sont prévus :

a) La demande reste dans les limites de la hausse autorisée : le préfet a 20 jours pour statuer, il peut demander 10 jours supplémentaires.

b) L'entreprise demande une dérogation à la hausse autorisée :

— si la demande reste dans la limite de la compétence du préfet, ce dernier dispose de 30 jours pour statuer. Ce délai peut être porté à 3 mois. En cas de rejet, l'intéressé dispose de 1 mois pour formuler un recours hiérarchique, le silence de 2 mois du ministre équivaut à un rejet ;

— si la demande excède la compétence du préfet, ce dernier doit transmettre le dossier au ministre dans les 10 jours.

7.3. Les transports scolaires sur circuits spéciaux

En ce qui concerne les transports scolaires, leurs tarifs sont fixés par le préfet dans le cadre de la hausse autorisée par les pouvoirs publics. Ils bénéficient d'une subvention importante du ministère de l'Education (65 % en principe). De plus, dans la quasi-totalité des cas, ces départements et ces communes couvrent également une partie du coût restant à la charge des familles. Ces transports constituent une part importante du chiffre d'affaires de beaucoup d'entreprises de transport routier.