



En raison de son poids et afin de faciliter son téléchargement, le rapport a été découpé en cinq fichiers. Pour permettre la navigation entre les fichiers, utilisez la table des matières active (signets) à gauche de l'écran.



MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT
DIRECTION DE LA NATURE ET DES PAYSAGES
Sous-Direction de l'Aménagement et des Paysages

TRANSPORTS
&
ENVIRONNEMENT

Lettre de commande N° 90/94
Rapport définitif

ALLICOM
2/4, rue Saint Blaise
75020 Paris

Groupe de travail composé de Allicom et la Sous-direction de l'aménagement et des paysages
Rédaction **ALLICOM**

I LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

I. 1 LES TRANSPORTS EN FRANCE

Les transports constituent une composante essentielle de la vie économique. Ce secteur a connu une croissance très rapide au cours des 30 dernières années, une croissance que les progrès de l'intégration européenne ont encore accentuée. Dans le même temps, le poids relatif des différents modes a évolué d'une manière spectaculaire : on assiste à une explosion du transport aérien, tandis que la route s'affirme chaque jour davantage comme le mode dominant pour les transports terrestres.

QUELQUES CHIFFRES POUR LA FRANCE

1970 - 1987

- **Trafic aérien** : consommation de jet/fuel x 2

- Nombre de véhicules x 2, tant pour les camions que pour les voitures particulières

- **Transport de voyageurs** (voyageurs x km)

. rail = + 46 %

. route (VP) = + 74 %

en fin de période, le rail représente 10 % de l'ensemble.

- **Transport de marchandises** (tonnes x km)

. rail = - 24 %

. route = + 51 %

en 1970, le rail et la route étaient à égalité

en 1987, le rail représente la moitié de la route.

(Source INRETS)

Cette évolution n'est pas propre à la France où la part du rail demeure sensiblement supérieure à la moyenne européenne. Les perspectives à l'horizon 2010 font état d'un prolongement de ces tendances, tant en ce qui concerne l'augmentation des déplacements que la contribution des différents modes de transport à l'offre de transport.

TRANSPORT DES VOYAGEURS DANS QUELQUES PAYS EUROPEENS
(voyageurs/km)

	1987		<i>var 1970 - 1987 en % de trafic</i>	
	% rail	% VP	rail	VP
F	10,8	83,1	+ 46	+ 74
RFA	6,9	84,7	+ 11	+ 52
Italie	7,6	78,8	+ 27	+ 101
NL	6,2	85,9	+ 17	+ 80
CN	11,0	85,7	+ 31	+ 64

source : CEMT

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS QUELQUES PAYS EUROPEENS

	<i>1987</i>		<i>var. 1970 - 1987 en %</i>	
	<i>% rail</i>	<i>% PL</i>	<i>rail</i>	<i>VP</i>
F	27,9	54,3	- 24	+ 51
RFA	22,5	54,3	- 18+	+ 80
Italie	10,0	84,7	+ 2	+ 168
NL*	4,9	33,1	- 19	+ 63
CN	43,1	48,4	+ 3	+ 84

Source : CEMT
* poids prépondérant des voies navigables

I . 2 DES INCIDENCES MULTIPLES SUR L'ENVIRONNEMENT

La politique des transports a des conséquences majeures pour l'environnement. Avec cette accélération des phénomènes, l'environnement est souvent malmené : les conséquences les plus graves touchent la pollution de l'air, la dégradation du cadre de vie et les atteintes à des espaces naturels et ruraux. Toutes les incidences des transports ne seront pas rappelées ici. Mais quelques données doivent être rappelées pour montrer l'importance de ce secteur d'activité dans la dégradation de la qualité de notre environnement. Si certaines nuisances sont temporaires et pourraient être réduites par une meilleure conduite des chantiers d'autres posent des problèmes beaucoup plus difficiles quand on prévoit que la croissance du trafic risque d'être de 6 à 7% pour le poids lourds sur les axes internationaux.

On constate entre 1981 et 1990 que les émissions de CO₂ ont augmenté de 36% alors que, dans le même temps, les consommations énergétiques dans l'industrie ont été divisées par deux; aujourd'hui, les plus gros pollueurs sont les transporteurs. Autre conséquence de cette évolution dans un tout autre domaine, la multiplication de murs antibruit de toutes sortes qui, s'ils atténuent les nuisances phoniques subies par les riverains, génèrent souvent un paysage ressenti comme un agression complémentaire. C'est sans oublier les atteintes directes des infrastructures routières sur l'espace : destruction des milieux naturels, effet de coupure et de fragmentation et prélèvement d'espaces.

Les transports, singulièrement les transports routiers, ont des incidences très fortes sur l'environnement. Leur nature est bien connue, même si leur quantification en termes de coûts demeure embryonnaire dans un certain nombres de domaines. Rappelons quelques données :

- *l'activité des transports contribue à 25 % de la consommation énergétique ;*
- *les transports, pour l'essentiel les transports routiers, sont la cause principale des émissions de gaz polluants : dans les pays industrialisés, ils sont responsables de 70 % à 90 % des émissions de CO, de 30 % de CO₂, de 40 à 70% de NO_x, de plus de 50% de la teneur en plomb de l'atmosphère. Ces proportions sont encore plus fortes dans les villes, où vit 80 % de la population ;*
- *à cause des transports, 9.000.000 de français sont exposés à un niveau de bruit > 65 dB(A) et 3.000.000 doivent supporter plus de 70 db(A) ;*
- *le transport de matières dangereuses, qui s'effectue aux 3/4 par la route, présente un risque permanent pour la population ; si les accidents graves sont rares, ils peuvent se révéler très meurtriers (Los Alfaquès, par exemple) ;*
- *les infrastructures ont des effets importants sur l'environnement, que ce soit le milieu naturel, les activités agricoles ou l'habitat. Les débats souvent passionnés qui s'instaurent désormais autour du choix des tracés montrent que cette dimension est fortement perçue par les populations ;*

Les perspectives de croissance des trafics à l'horizon 2010 nous conduisent à nous interroger sur les incidences de cette croissance sur l'environnement, en particulier, sur la pollution atmosphérique.

L'INRETS s'est livré à ce travail, en retenant plusieurs hypothèses de croissance économique (1,5 %, 3 % et 5 % par an) et avec les normes d'émission progressivement respectées par l'ensemble du parc automobile. Les conclusions de l'étude sont très nettes. Si la situation s'améliore en ce qui concerne les émissions de CO et d'hydrocarbures, qui devraient s'abaisser régulièrement, **les émissions de CO², et de NOx vont augmenter très fortement, après une amélioration passagère due à l'effet de la mise du parc automobiles aux nouvelles normes.** C'est ainsi qu'à l'horizon 2010, les transports seraient à l'origine d'une consommation par tête de carbone de 0,75 à 0,80 T/an, alors que la France s'est fixée pour objectif de demeurer en dessous de 2 T/an toutes activités confondues.

Malgré la poursuite de la croissance rapide du trafic aérien, la route resterait directement responsable de près de 90 % des émissions polluantes liées aux transports. La part de la voiture particulière demeurerait prépondérante, en dépit d'une progression sensible des émissions dues aux poids lourds.

Ces évolutions rendent problématique le respect par la France de ses engagements internationaux en matière de réduction des pollutions atmosphériques et à l'évidence ne s'inscrivent pas dans un scénario de croissance durable. Même si les progrès techniques à venir sur les performances des moteurs peuvent atténuer cette conclusion, le problème central qui est posé - que certains de nos voisins européens se sont posés avant nous - est bien celui de la maîtrise de la croissance des trafics.

PERSPECTIVES 2010 POUR LA FRANCE

EVOLUTION 1990 - 2010

- **Trafic aérien** : consommation de jet-fuel x 2

- **Trafic routier** :

. **V.P.** : + 35 à 40 %

. **P.L.** : + 40 à 120 % selon les hypothèses de croissance de l'économie française

- **Emissions polluantes** :

. **NO_x** : + 5 à 40 %

. **CO₂** : + 40 à 70%

La route est responsable de près de 90 % de ces émissions

Les voitures particulières restent la principale source, mais la part des véhicules utilitaires augmente.

Source : INRETS

Une analyse sous l'angle de la vulnérabilité des diverses branches d'activités à chaque type d'accidents ou de conséquences (explosion, presque accidents, incendies, rejets, / morts, évacuations, atteintes à la faune, pollutions des sols, blessés, pollutions de l'air, pollutions des eaux, dégâts matériels) montre que la branche transports se distingue nettement des autres. Sur 731 événements répertoriés de pollutions accidentelles ou d'accidents, que la branche transport reste la plus vulnérable avec 21% de l'ensemble des sinistres en 1993.

Si l'on analyse la vulnérabilité de la branche à chaque type d'accidents ou de conséquences, on peut constater que :

- 24 % des rejets dangereux résultent de l'activité de transport qui regroupe non seulement le transport proprement dit, par route, fer, voie d'eau, ou canalisation, mais aussi, l'entreposage annexe ;
- 8.5 % des incendies sont engendrés par l'activité de la branche ;
- 8.5 % des explosions constatées sont générées par la branche ;
- 20 % des dégâts matériels sont issus d'accidents dus aux transports et parmi eux un sur quatre provoque des dégâts chez des tiers ;
- 31 % des accidents ayant entraîné des conséquences humaines se produisent dans le transport de matières dangereuses ;
- 12 % de la pollution des eaux sont dus à l'activité de transports ;
- 14 % des pollutions atmosphériques sont liées à l'activité de transport ;
- dans 41 % des cas, les pollutions des sols constatées résultent d'un accident de transport de matières dangereuses ;
- les accidents de transport représente 12 % des cas pour lesquels une évacuation des populations est décidée.

La question des transports renvoie à des grands choix de société. Elle illustre le lien entre les enjeux locaux - la qualité de la vie dans les villes, l'impact sur les milieux naturels, la gêne qu'entraîne une infrastructure pour les riverains - et les enjeux planétaires, au premier rang desquels l'effet de serre. Ses implications sociales sont évidentes, quand on pense aux inégalités en matière d'exposition au bruit ou autres nuisances liées aux transports ou à la difficulté de garantir à chacun le "droit au transport" lorsque les transports en commun sont insuffisants.

Elle appelle davantage de démocratie dans les choix : quelle ville voulons-nous ? sommes-nous prêts, pour une ville plus sûre, moins polluée, où les rapports sont plus conviviaux, à accepter une certaine dose de contraintes dans l'usage de l'automobile ? l'accroissement permanent des déplacements est-il inéluctable et est-il synonyme de plus grande liberté ? quel est, pour la collectivité, le meilleur choix d'infrastructure ?

Ce dossier se propose de réunir un certain nombre de textes, français aussi bien qu'étrangers qui permettent de mesurer les composantes du couple "environnement et transport" dans ses relations avec les interventions de la puissance publique. Les quatre volets suivants seront successivement traités :

- La prise en compte de l'environnement en amont des projets
- La ville et les déplacements urbains
- Les infrastructures et l'aménagement du territoire
- La politique tarifaire

Annexes

"Faits et chiffres de base"

1. L'INTERFACE ENTRE LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

1.1 Aspects structurels (Figure 1)

Les systèmes de transport jouent un rôle positif et essentiel dans la vie économique des pays industrialisés et dans la vie quotidienne de leurs habitants. La production et l'entretien de l'infrastructure des transports et du matériel mobile, d'une part, et l'utilisation de ces équipements d'autre part, ont un poids considérable dans les économies des pays industrialisés: 4 à 8 pour cent du PIB, 2 à 4 pour cent des emplois. Les échanges internationaux de matériel de transport et de services liés aux transports jouent aussi un rôle déterminant dans la balance des paiements des pays Membres. L'acquisition de services liés aux transports et de matériel de transport individuel représente un pourcentage important des dépenses des entreprises ainsi que de la consommation des ménages (environ 10 pour cent en moyenne en Europe, pourcentage supérieur en Amérique du Nord, inférieur au Japon). Une partie substantielle des recettes fiscales financent aussi les dépenses publiques en matière de transports, en particulier les dépenses d'équipement et les subventions au titre des services.

Les effets négatifs des activités de transport sont principalement liés à l'exploitation du matériel et des infrastructures : ce sont les accidents, la congestion, la pollution atmosphérique et le bruit causés par les transports routiers, la consommation d'énergie et la consommation de terrains et d'autres ressources naturelles pour la construction de véhicules et d'infrastructures. Par exemple, les coûts sociaux non internalisés des transports routiers représentent 5 pour cent environ du PIB des pays de l'OCDE.

1.2 Impacts sur l'environnement

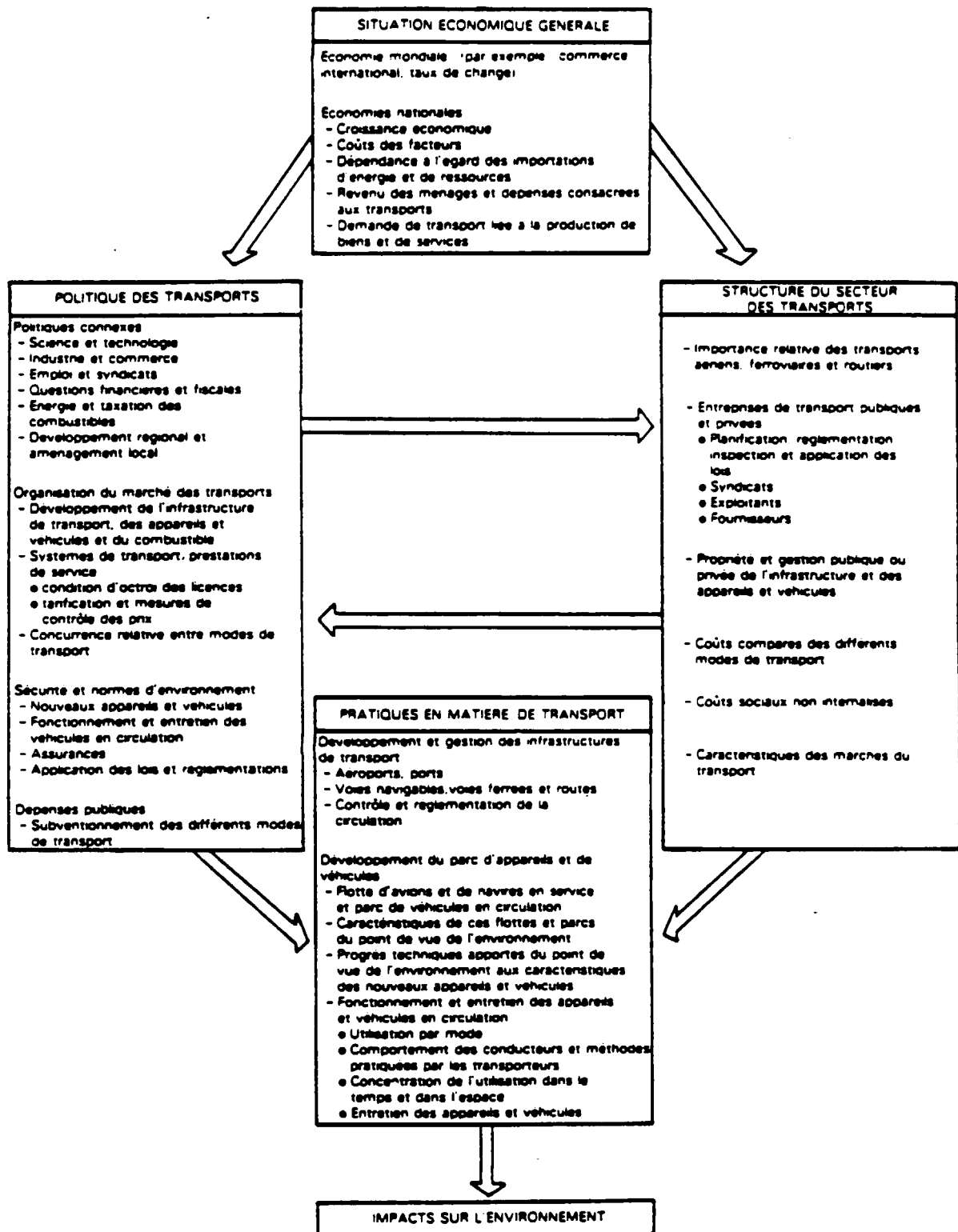
La nature et l'importance des incidences sur l'environnement des activités de transport dépendent de plusieurs facteurs :

- La production de l'infrastructure de transport et du matériel mobile, ainsi que leur réparation et leur entretien réguliers ;
- L'exploitation des modes de transport (c'est-à-dire l'intensité d'utilisation de l'infrastructure et du matériel mobile) ;
- Le mode de transport concerné (aérien, maritime, fluvial, ferroviaire, routier, par pipe-lines, etc.) ;
- Les technologies utilisées.

Les principales conséquences pour l'environnement des activités de transport peuvent se résumer et se classer de la façon suivante (Tableau 1) :

- Les problèmes de pollution sont surtout liés aux polluants atmosphériques (CO, NO_x, HC, particules, plomb, etc.), aux risques que ceux-ci présentent pour la santé, à leurs incidences écologiques (section 4), et à leurs impacts globaux sur l'atmosphère ;

Figure 1. TRANSPORTS : POLITIQUES, STRUCTURE ET IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT



Source : OCDE.

**Tableau 1. EFFETS SELECTIONNES DES PRINCIPAUX MODES
DE TRANSPORT SUR L'ENVIRONNEMENT**

PRINCIPAUX MODES DE TRANSPORT	AIR	RESSOURCES EN EAU	RESSOURCE SOL	DÉCHETS SOLIDES	BRUIT	ACCIDENTS RISQUES ET EFFETS	AUTRES EFFETS
TRANSPORTS MARITIMES ET NAVIGATION INTÉRIEURE		Modification des systèmes hydrologiques lors de la construction des ports et lors du creusement et du dragage de canaux	Utilisation de terrains pour les infrastructures. Abandon des installations portuaires et canaux désaffectés	Navires et bâtiments retirés du service		Transport en vrac de combustibles et de substances dangereuses	
TRANSPORTS FERROVIAIRES			Utilisation de terrains pour les voies et les gares. Abandon des installations désaffectées	Voies ferrées, équipement et matériel roulant abandonnés	Bruit et vibrations autour des gares et le long des voies ferrées	Déraillement ou collisions de trains de marchandises transportant des substances dangereuses	Effets de coupure et dégradation de quartiers, de terres agricoles et d'habitats de la flore et de la faune sauvages
TRANSPORTS ROUTIERS	Pollution atmosphérique (CO, HC, NO _x , particules et additifs pour carburants comme le plomb) Pollution Globale (CO ₂ CFC)	Pollution des eaux de surface et des eaux souterraines par les eaux de ruissellement. Modification des systèmes hydrologiques lors de la construction de routes	Utilisation de terrains pour les infrastructures. Extraction des matériaux de construction des routes	Dépôts abandonnés et matériaux de démolition de chantiers routiers. Véhicules routiers retirés du service. Huiles usées	Bruit et vibrations produits par les automobiles, les motocyclettes et les poids lourds dans les villes et le long des routes	Décès et dommages corporels ou matériels dus aux accidents de la route. Risques liés au transport de substances dangereuses. Risques d'apparition de défauts de structure dans les équipements routiers anciens ou usés	Effets de coupure et dégradation de quartiers, de terres agricoles et d'habitats de la flore et de la faune sauvages. Congestion
TRANSPORTS AÉRIENS	Pollution atmosphérique	Modification des niveaux phréatiques, du tracé des cours d'eau et des écoulements à la surface des terres lors de la construction des aéroports	Utilisation de terrains pour les infrastructures. Abandon des installations désaffectées	Appareils retirés du service	Bruit autour des aéroports		

Source: OCDE.

- La gêne occasionnée par le bruit, en particulier celui de la circulation routière, est une nuisance de plus en plus perçue, notamment dans les zones d'habitation à forte densité de construction, et pendant la nuit (section 3) ;
- L'utilisation de terrains destinés aux infrastructures de transport (routes et voies ferrées, conduites et installations annexes) fait parfois concurrence à d'autres utilisations du sol et influe aussi sur la disponibilité des terrains et sur leur valeur. Les installations de transport désaffectées (telles que canaux, voies ferrées, gares, tunnels de chemin de fer et installations portuaires) soulèvent des problèmes délicats quant à la reconversion des terrains abandonnés pour d'autres utilisations appropriées ;
- Les principaux problèmes liés aux déchets solides sont ceux de l'élimination des débris de construction de nouvelles infrastructures de transport ; la récupération et le recyclage des métaux de véhicules mis à la ferraille ; l'élimination de certains matériaux non récupérables ;
- Les risques d'accidents sont essentiellement liés à l'exploitation quotidienne des moyens de transports routiers. Si certains accidents spectaculaires dans les autres moyens de transport se soldent parfois par de lourds bilans, l'ensemble de ces accidents ne représente en général qu'une petite fraction des décès et des dommages corporels ou matériels imputables aux transports routiers ;
- Les risques dus au transport de substances dangereuses (produits chimiques, matières radioactives) ou de déchets dangereux suscitent une vive et croissante préoccupation en raison de l'ampleur et de l'intensité des dommages qui pourraient être causés ;
- La consommation de ressources énergétiques par le secteur des transports pose également d'importants problèmes vu que ce secteur est lourdement tributaire du pétrole. La consommation de métaux et autres minéraux non combustibles pour la construction des infrastructures de transport et du matériel mobile soulève à plus long terme des questions liées à l'utilisation et au recyclage des ressources ;
- Les encombrements font perdre un temps qui aurait pu être consacré à des activités plus agréables ou plus productives.

Si les autres modes de transport ont des répercussions importantes dans quelques domaines, une grande partie des incidences sur l'environnement sont le fait des transports routiers, dans presque tous les domaines sauf dans celui de la pollution des eaux.

2. TENDANCES SIGNIFICATIVES POUR L'ENVIRONNEMENT DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

2.1 Importance des différents modes de transports

Depuis 1970, les pays Membres ont été confrontés à deux "chocs pétroliers". Même si ces chocs pétroliers ont affecté la croissance économique, les pays ont surmonté la crise et ont réalisé en moyenne depuis 1970 une croissance économique soutenue.

Le transport de marchandises reflète cette croissance économique soutenue. En termes de tonne-kilomètres, il a augmenté de 39.6 pour cent entre 1970 et 1986 en OCDE-Europe et de 24.0 pour cent au Japon. Les différents modes de transport ne bénéficient pas de la même façon de cette augmentation générale du transport de marchandises. Les transports routiers ont affiché la croissance la plus forte alors que les transports par rail ont baissé. C'est pourquoi la contribution du secteur routier a augmenté dans les pays de l'OCDE (Figure 2 et Tableau 2).

Le transport de voyageurs a continué à progresser depuis 1970. En termes de voyageur-kilomètres, le transport par rail et par route a augmenté de 59.2 pour cent entre 1970 et 1986 en OCDE-Europe et de 45.7 pour cent au Japon. Tout comme pour le transport de marchandises, les transports routiers affichent une croissance très rapide et ont augmenté leur contribution (Figure 3 et Tableau 3).

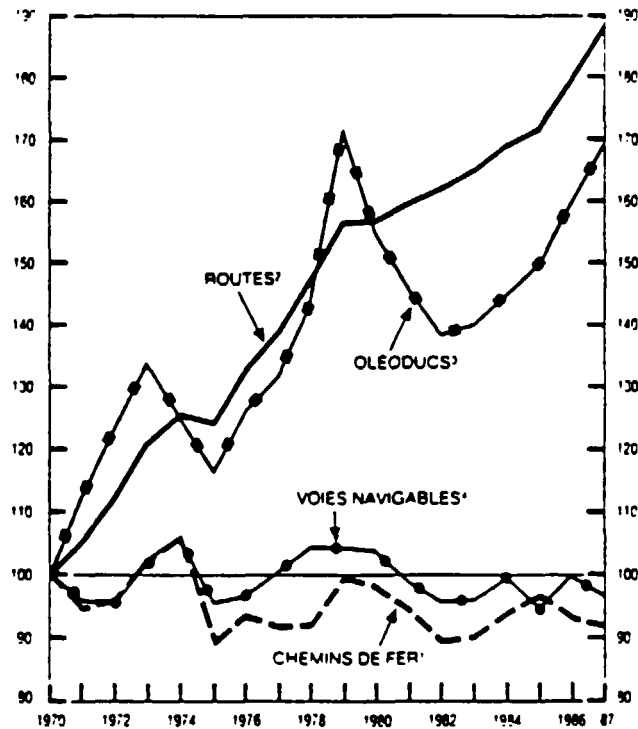
A l'avenir, les conditions sociales et économiques ne sont pas susceptibles de changer, et il est probable que les tendances actuelles en matière de transport resteront les mêmes. Le transport de marchandises et le transport de voyageurs continueront à augmenter tous les deux. Le taux de croissance du transport de marchandises, en termes de tonne-kilomètre, ne sera cependant pas très élevé, car l'augmentation de la demande de transport de marchandises plus légères et moins encombrantes compensera l'évolution en matière de transport de marchandises plus lourdes et plus encombrantes comme l'acier. Le rôle du secteur aérien augmentera.

2.2 Infrastructure

En OCDE-Europe et aux Etats-Unis, l'investissement annuel dans les infrastructures de transport est en baisse alors que les dépenses d'entretien augmentent. Cela reflète partiellement la concurrence qui existe entre l'investissement et l'entretien pour l'allocation des ressources financières par les pays aux infrastructures de transport.

La fermeture de lignes non rentables a eu comme résultat une diminution de la longueur totale du réseau ferré. Cette diminution est de 4.1 pour cent dans les pays de l'OCDE-Europe et de 1.8 pour cent au Japon sur l'ensemble de la période 1970-1985. La longueur du réseau électrifié a cependant augmenté entre 1970 et 1985 et la proportion de lignes électrifiées dans l'ensemble du réseau a augmenté de 29.3 pour cent à 38.6 pour cent dans les pays de l'OCDE-Europe et de 42.1 pour cent à 52.8 pour cent au Japon.

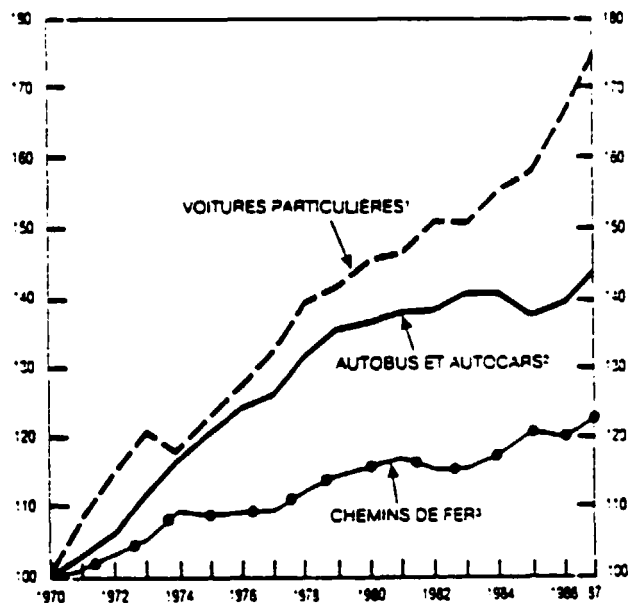
**Figure 2. TENDANCES DU TRAFIC DE MARCHANDISES
1970 = 100 (tonnes-kilomètres)**



- 1 Tous les pays de la CEMT
- 2 16 pays : D, A, B, DK, E, SF, F, I, L, N, NL, UK, S, CH, TR, YU
- 3 11 pays : D, A, B, E, F, I, NL, UK, CH, TR, YU
- 4 11 pays : D, A, B, SF, F, I, L, NL, UK, CH, YU

Source : CEMT.

**Figure 3. TENDANCES DU TRAFIC DE VOYAGEURS
1970 = 100**



- 1 14 pays : D, A, B, DK, E, SF, F, I, N, NL, P, UK, S, CH
- 2 16 pays : D, A, B, DK, E, SF, F, GR, I, N, NL, P, UK, S, CH, YU
- 3 Tous les pays de la CEMT

Source : CEMT.

Depuis 1970, le réseau routier n'a pas cessé de s'étendre, mais à un rythme nettement inférieur qu'auparavant. Le réseau d'autoroutes a cependant augmenté à un rythme rapide : sur la période 1970 à 1987, il a plus que doublé en Europe et plus que quadruplé au Japon, alors qu'en Amérique de Nord la croissance a été plus lente (Tableau 4).

On peut signaler ici que les pays de l'OCDE ont récemment réalisé ou lancé quelques projets "à grande échelle". En Europe, plusieurs lignes de trains à grande vitesse ont été construites ou sont en construction; le tunnel sous La Manche, des liaisons à travers les Alpes et entre les îles danoises sont autant de symboles de la réapparition de projets "à grande échelle". Au Japon, le pont à deux niveaux qui relie les îles de Honshu et de Shikoku par rail et par route a été terminé en 1988, de même que le "Tsugaru Strait Tunnel" qui relie les îles de Honshu et de Hokkaido par rail. L'aéroport "Kansai International" est en construction sur les terrains réhabilités de la baie d'Osaka.

Les activités de transports dans les pays de l'OCDE continueront sans aucun doute à se développer. La création d'infrastructures nouvelles ne permettra de faire face qu'à une partie de ce développement, leur coût étant très élevé notamment dans les zones déjà urbanisées. Les Etats-Unis mettront l'accent sur la construction d'aéroports alors que les pays européens feront un effort pour construire un réseau de trains à grande vitesse.

2.3 Augmentation du taux de motorisation et de la mobilité dans les transports routiers

Comme nous l'avons déjà vu, les transports routiers jouent un rôle primordial dans les transports et sont responsables d'une grande partie des impacts du secteur des transports sur l'environnement.

Le parc de voitures particulières en circulation a continué de se développer depuis 1970. Le parc en 1987 a été multiplié par 2 depuis 1970 en OCDE-Europe, par 3.4 au Japon et par 1.6 en Amérique du Nord. Le taux moyen de motorisation s'élève actuellement dans le monde à quelque 80 automobiles pour 1000 habitants, mais ce chiffre atteint 560 aux Etats-Unis, 320 en OCDE-Europe et 241 au Japon. Le parc de véhicules utilitaires en circulation a également augmenté au cours de cette période (Tableau 5).

La croissance du parc de véhicules s'est accompagnée de diverses modifications structurelles significatives pour l'environnement :

- la mise en service progressive de véhicules moins polluants ;
- une proportion accrue de véhicules diesel particulièrement en Europe ;
- un accroissement de la proportion de véhicules utilitaires de très fort tonnage dans la plupart des pays.

Sur la période 1970 à 1987, la distance totale parcourue chaque année par les voitures particulières s'est accrue. L'utilisation moyenne d'un véhicule (en termes de kilomètres parcourus chaque année) est cependant en

Tableau 4. LONGUEUR DU RESEAU ROUTIER, pays de la CEMT, 1970-1985

Kilomètres

	Motorways/Autoroutes				
	1970	1975	1980	1984	1985
A ^a	488	651	926	1 137	1 261
B ^b	488	1 051	1 252	1 488	1 534
DK	162	345	464	549	603
SF	108	180	204	204 ^r	204
F ^c	1 542	2 629	4 862	5 735	5 883
D	4 110	5 748	7 292	8 080	8 198
GR	65	65	91	90	90
IRL ^d	—	—	—	8	8
I ^e	3 913	5 329	5 900	5 941	5 956
L	7	23	45	58 ^r	58
NL	979	1 528	1 780	1 872	1 975
N	79	165	266	294	312
P	66	66	132	195	196
E ^f	187	800	1 923	2 064	2 118
S	569	933	1 182	910 ^g	903
CH	651	952	1 171	1 359	1 384
TR	—	23	83	83	83
UK ^h	1 133	2 082 ⁱ	2 694 ^j	2 895	2 951
YL ^k	9	101	386	635 ^r	720

Kilomètres

	Main or trunk roads/Routes principales				
	1970	1975	1980	1984	1985
A ^a	9 260	10 128	9 419	10 256	9 900
B ^b	10 357	10 907	11 717	12 443	12 587
DK	3 326	4 272	4 199	4 087	3 996
SF	39 870	39 962	40 232	40 638	40 788
F ^c	81 000	31 199	28 515	28 224	28 335
D	158 000	162 500	164 200	164 600	164 900
GR	8 004	8 630	8 900	8 700	8 700
IRL ^d	15 822	15 848	15 981	15 821	15 821
I ^e	42 755	44 001	44 839	45 618	45 765
L	2 831	2 849	2 871	2 885	2 892
NL	10 033 ²	9 713 ²	...	9 308 ²	...
N	24 118	24 740	25 015	25 152	25 287
P	18 076	18 614	18 817	18 864	18 815
E ^f	78 420	78 621	79 637	149 599	94 957
S	12 247	12 533	12 748	12 944	13 841
CH	17 860	17 563	18 620	19 079	18 320
TR	35 016	33 762	31 976	...	30 977
UK ^h	48 156	48 775	48 796	49 325	49 024
YL ^k	10 024	13 428 ^r	16 537 ^r	17 050 ^r	17 054

- 1 Routes principales routes de l'Etat sauf autoroutes
Routes secondaires routes provinciales.
- 2 Routes planifiées, excepté autoroutes.
- 3 Routes revêtues, y compris à l'intérieur des agglomérations.
- 4 Routes principales routes de l'Etat sauf autoroutes.
Routes secondaires routes provinciales et communales non urbaines.
- 5 A l'exclusion des voies d'accès et de sortie.
- 6 Routes provinciales, voies municipales et routes privées avec subventions de l'Etat.
- 7 Routes municipales et voies secondaires.
- 8 A l'exclusion des voies d'accès et de liaison.
- 9 1985 Données au 31 mars 1986.

Source : CEMT.

Tableau 5. PARC DE VEHICULES ROUTIERS,
pays de l'OCDE, 1970-1987

1000

	Voitures particulières					Véhicules de marchandises					
	1970	1975	1980	1985 a)	1987 a)	1970	1975	1980	1985 a)	1987 a)	
Canada	6 602	8 870	10 256	11 118	11 681	1 440	2 112	2 903	3 095	3 222	
Etats-Unis	89 244	106 706	121 601	131 864	137 736	18 797	25 781	33 667	39 196	41 250	
Japon	d)	8 779	17 236	23 660	27 845	29 478	8 282	10 044	13 178	17 140	20 194
Australie	3 835	5 016	5 801	6 845	7 183	949	1 198	1 463	1 889	1 981	
N. Zélande	868	1 138	1 307	1 500	1 619	172	207	248	297	343	
Autriche	1 197	1 721	2 247	2 531	2 685	121	146	184	207	221	
Belgique	2 060	2 614	3 159	3 343	3 457	212	235	268	273	302	
Danemark	e)	1 077	1 295	1 390	1 501	1 594	247	228	253	259	279
Finlande	712	996	1 226	1 546	1 699	103	128	149	180	198	
France	e)	12 280	15 555	19 250	21 090	21 970	2 065	2 325	2 457	3 779	3 917
Allemagne	b, e)	13 941	17 898	23 192	25 872	27 908	1 028	1 121	1 277	1 281	1 305
Grèce	227	439	878	1 264	1 439	107	198	389	601	667	
Irlande	41	64	86	103	120	6	7	9	12	12	
Irlande	394	516	734	710	707	50	54	65	93	108	
Italie	d, e)	10 191	15 060	17 686	21 500	22 719	904	1 170	1 338	1 793	1 926
Luxembourg	c)	95	115	129	152	162	10	12	11	13	13
Pays-Bas	2 465	3 399	4 515	4 901	5 118	303	332	363	370	465	
Norvège	694	954	1 234	1 514	1 623	134	139	153	233	284	
Portugal	e)	551	937	1 269	1 685	1 754	112	204	367	513	522
Espagne	2 378	4 807	7 557	9 274	10 319	717	1 014	1 362	1 569	1 821	
Suède	e)	2 288	2 760	2 883	3 151	3 367	145	157	182	218	246
Suisse	e)	1 380	1 794	2 247	2 617	2 733	107	139	169	201	218
Turquie	138	404	742	984	1 137	123	207	331	418	459	
Royaume-Uni	11 802	14 061	15 438	18 575	19 799	1 664	1 820	1 808	1 521	1 556	
Yougoslavie	721	1 537	2 434	2 905	3 019	107	143	191	234	255	
Amérique du Nord	95 846	115 576	131 856	142 982	149 417	20 237	27 893	36 569	42 291	44 471	
Australie-NE	4 703	6 154	7 108	8 345	8 802	1 121	1 405	1 710	2 186	2 324	
OCDE-Europe	a)	63 908	85 387	105 860	122 312	130 310	8 157	9 635	11 134	13 533	14 518
CEE	57 459	76 695	95 196	109 866	116 947	7 419	8 713	9 958	12 066	12 881	
OCDE-Total	a)	173 236	224 354	268 484	301 484	318 007	37 797	48 976	62 591	75 150	81 508
MCDE	a, f)	193 516	260 208	320 513	374 483	395 048	52 852	67 693	90 563	113 024	121 640

NOTES:

- a) Y compris des données provisoires et des estimations du Secrétariat.
- b) Le 1er juillet.
- c) La méthode de calcul a été changée en 1975 et en 1978.
- d) Véhicules de marchandises: comprend les véhicules à trois roues.
- e) Véhicules de marchandises: non compris les tracteurs routiers.
- f) Véhicules de marchandises: comprend les autobus et autocars.

Source: Données OCDE sur l'environnement, Compendium 1989.

baisse, à cause de la progression de la "multi-motorisation" (puisque la deuxième et la troisième voitures sont moins utilisées que la première), de la stabilisation du temps consacré aux déplacements urbains et quelques adaptations éventuelles aux coûts d'utilisation des véhicules. En Amérique du Nord la croissance de la distance totale et de la distance moyenne parcourues est particulièrement forte (Tableau 6).

2.4 Consommation d'énergie par les transports routiers

Les activités de transport représentent environ 30 pour cent de la consommation totale d'énergie des pays industrialisés et dépendent presque entièrement du pétrole.

Les transports routiers sont de loin le plus grand consommateur d'énergie de tous les secteurs des transports (82 pour cent de la consommation totale par les transports), alors que les transports aériens, par rail et par voies navigables représentent respectivement 13 pour cent, 3 pour cent, et 2 pour cent. La demande en pétrole du secteur des transports routiers est déterminée par trois facteurs principaux : le parc de véhicules, les distances parcourues et l'efficacité énergétique de la flotte.

Pendant les deux dernières décennies, les transports routiers sont devenus de plus en plus importants quant au niveau de leur consommation de pétrole et leur contribution continuera à croître. Ainsi, dans les pays de l'OCDE les transports routiers représentaient en 1987, 682 MTEP ou 47 pour cent de la consommation finale totale de pétrole, comparé à 446 MTEP ou 34 pour cent en 1970.

Depuis 1970, des progrès ont été réalisés en matière de rendement énergétique et la moyenne de la consommation réelle de pétrole par véhicule-kilomètre a été considérablement réduite suite aux deux chocs pétroliers des années 70. Bien que plusieurs pays aient mis en place des normes obligatoires ou volontaires en matière de rendement énergétique des véhicules particuliers, la consommation de pétrole par les véhicules à moteur a augmenté de 53 pour cent dans les pays industrialisés entre 1970 et 1987. Les principales raisons en sont la croissance continue de la circulation routière (+ 76 pour cent sur la même période), la croissance du parc de véhicules (+ 89 pour cent), et plus récemment, le marché du pétrole qui est devenu plus facile et qui a contribué à baisser le taux de réduction de la consommation de pétrole par véhicule.

En ce qui concerne la consommation d'essence par les transports routiers, les tendances indiquent depuis 1970 une augmentation moyenne d'environ 34 pour cent dans les pays industrialisés. La croissance de la consommation d'essence a été particulièrement forte au Japon (+ 90 pour cent), et relativement faible en Amérique du Nord (+ 24 pour cent).

En ce qui concerne la consommation de diesel par les transports routiers, les tendances sur les deux dernières décennies montrent une augmentation encore plus forte que celle mise en évidence pour l'essence (+ 162 pour cent), reflétant ainsi la croissance continue du parc de véhicules diesel dans beaucoup de pays. La part du diesel dans la consommation de pétrole par les transports routiers est particulièrement élevée au Japon

Tableau 6. VOLUMES DE LA CIRCULATION ROUTIERE,
pays de l'OCDE, 1970-1987

milliards véh.-km

	Voitures particulières					Véhicules de marchandises						
	1970	1975	1980	1985 a)	1987 a)	1970	1975	1980	1985 a)	1987 a)		
Canada	b)	101.0	134.8	152.0	143.0	150.2	b)	24.3	36.0	52.6	57.1	59.5
Etats-Unis	1	433.7	1 634.2	1 789.4	2 028.2	2 133.0		345.5	441.6	618.9	803.9	859.6
Japon	c)	120.6	176.0	241.5	291.4	309.3	c)	100.0	104.9	141.5	146.5	172.6
Australie	b)	63.2	78.0	87.0	102.7	107.7	b)	15.4	19.6	27.1	34.0	35.7
N. Zélande	b)	10.3	12.1	12.7	14.2	15.3	b)	2.8	3.4	3.5	4.0	4.6
Autriche		15.6	22.4	25.8	27.5	29.2		6.1	7.3	9.2	10.3	11.1
Belgique		28.9	33.5	40.9	42.1	43.5		4.0	4.4	4.5	4.6	5.1
Danemark		19.8	21.4	21.8	24.2	26.7		3.0	3.6	4.2	5.0	5.5
Finlande		13.9	19.9	22.2	26.0	28.6		3.3	3.9	3.9	4.5	4.9
France		164.5	210.8	240.0	262.0	295.0	1)	41.5	47.7	55.0	63.0	80.0
Allemagne	f)	201.1	245.1	297.4	313.4	356.9	j)	26.7	26.7	32.4	34.4	35.8
Grèce	d)	4.4	7.0	10.5	16.3	18.5	b, d)	3.9	5.2	8.5	11.0	12.2
Islande		0.6	0.8	1.0	1.2	1.4	b)	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2
Irlande	b)	7.9	9.3	14.7	13.5	13.4	b)	2.7	2.7	3.5	5.0	5.8
Italie		122.5	158.7	190.6	213.5	226.3	k)	22.6	24.2	33.0	40.5	43.7
Luxembourg	b)	1.3	1.5	2.0	2.3	2.5	b)	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3
Pays-Bas		37.5	49.5	61.4	65.0	71.2		5.7	6.2	8.4	8.9	10.4
Norvège		8.8	12.2	14.4	16.7	17.9		1.9	1.9	2.0	2.4	2.8
Portugal	b)	7.1	12.0	17.1	22.5	23.5	b)	2.1	3.3	4.1	6.1	6.2
Espagne	g)	24.6	40.3	53.1	56.3	64.4	b)	10.4	14.2	16.4	17.6	20.2
Suède	h)	32.2	38.8	41.5	44.5	48.9	1)	2.4	2.4	2.2	2.3	2.3
Suisse		21.4	26.1	31.8	36.1	37.7		3.4	4.2	4.9	6.0	6.5
Turquie	g)	2.5	6.9	7.8	9.6	11.1	g)	2.8	4.8	6.0	7.3	9.6
Royaume-Uni	e)	140.9	165.4	197.3	228.0	257.0	e)	34.8	37.7	41.3	43.0	50.3
Yougoslavie	b)	6.6	14.8	21.9	26.2	27.2	b)	3.3	4.9	5.9	7.7	8.5
Amérique du Nord	b)	1 534.7	1 789.0	1 941.5	2 171.2	2 283.3	b)	369.8	477.6	671.5	861.1	919.1
Australie-NZ	b)	73.5	90.1	99.7	116.9	123.1	b)	18.2	23.0	30.6	38.0	40.2
OCDE-Europe	b)	855.5	1 081.5	1 291.0	1 420.7	1 573.9	b)	177.6	200.5	239.9	272.5	312.8
CEE	b)	760.5	954.5	1 146.6	1 259.1	1 399.0	b)	157.6	176.0	211.6	239.4	275.4
OCDE-Total	b)	2 584.3	3 136.7	3 573.6	4 000.2	4 289.5	b)	665.6	805.9	1 083.5	1 318.0	1 444.8

NOTES:

- Y compris des données provisoires et des estimations du Secrétariat.
- Estimations du Secrétariat.
- Non compris le trafic des véhicules légers (<360 cc jusqu'en 1975, <350 cc à partir de 1976).
- Circulation inter-urbains seulement.
- Grande-Bretagne seulement.
- Exclut les véhicules-km parcourus par des caravanes des grandes remorques tirées par des véhicules pour le transport de voyageurs.
- Circulation sur les réseaux autoroutier et national.
- Y compris le trafic des voitures particulières suédoises à l'étranger.
- Non compris le trafic des véhicules de marchandises ayant >15 ans et avec une charge utile de >3 tonnes.
- Y compris le trafic des véhicules spéciaux.
- Y compris le trafic de véhicules à trois roues.
- Non compris le trafic des véhicules de marchandises ayant une charge utile inférieure à 2 tonnes.

Source : Données OCDE sur l'environnement, Compendium 1989.

(40 pour cent en 1987), mais aussi en OCDE Europe (38 pour cent en 1987). En Amérique du Nord, cependant, le diesel ne représente que 16 pour cent (Figure 4).

2.5 Contrôle des émissions des véhicules à moteur

Afin de protéger la santé publique et l'environnement, des réglementations sur les gaz d'échappement et le bruit des véhicules à moteur ont été élaborées. En ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement, les approches principales en vue de respecter les normes d'émissions à la source surtout au stade préliminaire sont les modifications du moteur comprenant l'augmentation du rapport air/carburant et le retardement du point d'allumage. Le recyclage d'une partie des gaz d'échappement qui est renvoyée dans l'arrivée du mélange air/carburant est également une technique fréquemment utilisée pour réduire les émissions de NO_x. Le renforcement des normes d'émissions nécessite cependant d'autres techniques : dispositifs de traitement des gaz d'échappement tels que les convertisseurs catalytiques et les réacteurs thermiques. Aujourd'hui, pratiquement toutes les voitures particulières vendues au Japon et aux Etats-Unis sont équipées de catalyseurs à trois voies. Maintenant que divers problèmes techniques associés à la réduction des émissions de véhicules à moteur à essence sont résolus, on accorde plus d'attention aux véhicules diesel qui sont des sources importantes d'émissions de particules et de NO_x.

En ce qui concerne les technologies de contrôle des émissions sonores les plus probantes sont :

- modification du moteur pour abaisser le régime et augmenter la cylindrée ;
- modification de la structure et de la configuration du moteur ;
- encapsulage du moteur.

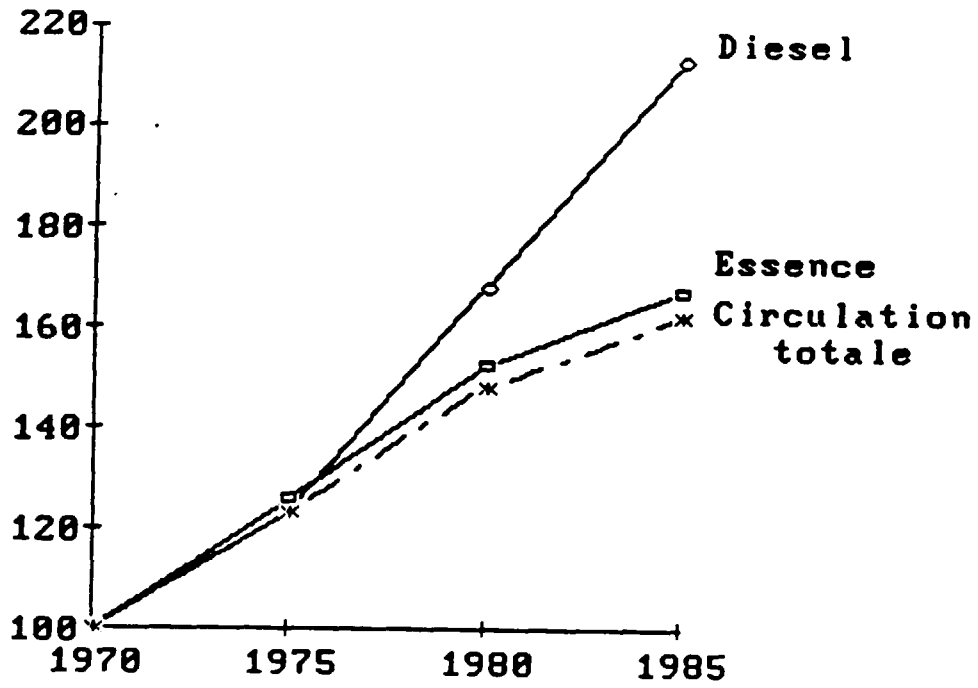
Il est important de noter que le contrôle des émissions n'a pas augmenté la consommation de carburant. L'expérience a montré à ce jour que, avec toutes les normes d'émissions, il a été possible de modifier et de construire des véhicules mettant l'accent sur l'économie du carburant et/ou sur la performance.

3. BRUIT

Les enquêtes et les sondages menés dans un grand nombre de pays de l'OCDE ont montré que la nuisance la plus souvent citée est le bruit subi à domicile. Ce résultat coïncide avec l'analyse des plaintes dans le domaine de l'environnement : le bruit fait l'objet du plus grand nombre de doléances. En ce qui concerne l'origine de ces nuisances, si l'on se réfère au nombre de personnes gênées, la part prise par la circulation automobile est majeure, suivie par le bruit de voisinage et par celui des avions. La circulation automobile apparaît donc comme la principale cause de nuisance à domicile.

On peut définir le bruit comme tout phénomène acoustique produisant une sensation perçue comme désagréable ou gênante par une personne ou par u

Figure 4. TRAFIC ROUTIER ET CONSOMMATION D'ENERGIE, OCDE EUROPE
(Index 1970 = 100)



Source : OCDE.

groupe de personnes. Cette définition permet de considérer trois domaines d'analyse : la physique (phénomène acoustique), la physiologie (effets directement mesurables), et la psycho-sociologie (effets de gêne et autres réactions au bruit) (1,2) (Figure 5).

3.1 Les effets du bruit

Le bruit exerce sur les personnes des effets divers (gêne, modification du comportement, effets stressants, dommages auditifs et autres effets physiologiques) qui sont souvent interdépendants. Il existe également des relations entre l'état général de santé d'un individu et les divers effets du bruit : les tensions dues au bruit déclenchent diverses réactions de la part du corps et demandent un effort constant "d'adaptation" au bruit.

3.1.1 Les effets sur la santé

On a longtemps pensé que l'organisme s'habitue bien aux bruits, mais des observations récentes contredisent cette assertion. Une réactivité cardiaque élevée subsiste encore après plusieurs années d'exposition au bruit et certains types de bruit comme ceux des motocyclettes sont continuellement perçus comme très nocifs.

On s'est aperçu progressivement que les dommages auditifs n'étaient qu'un aspect restreint de la nocivité du bruit et que des bruits continus étaient capables d'entraîner des troubles physiologiques non auditifs. Le bruit apparaît donc comme un élément pathogène ; il s'intègre dans le vaste domaine des agents agressants "stressants" qui contribueraient à engendrer des maladies du système cardiovasculaire et digestif.

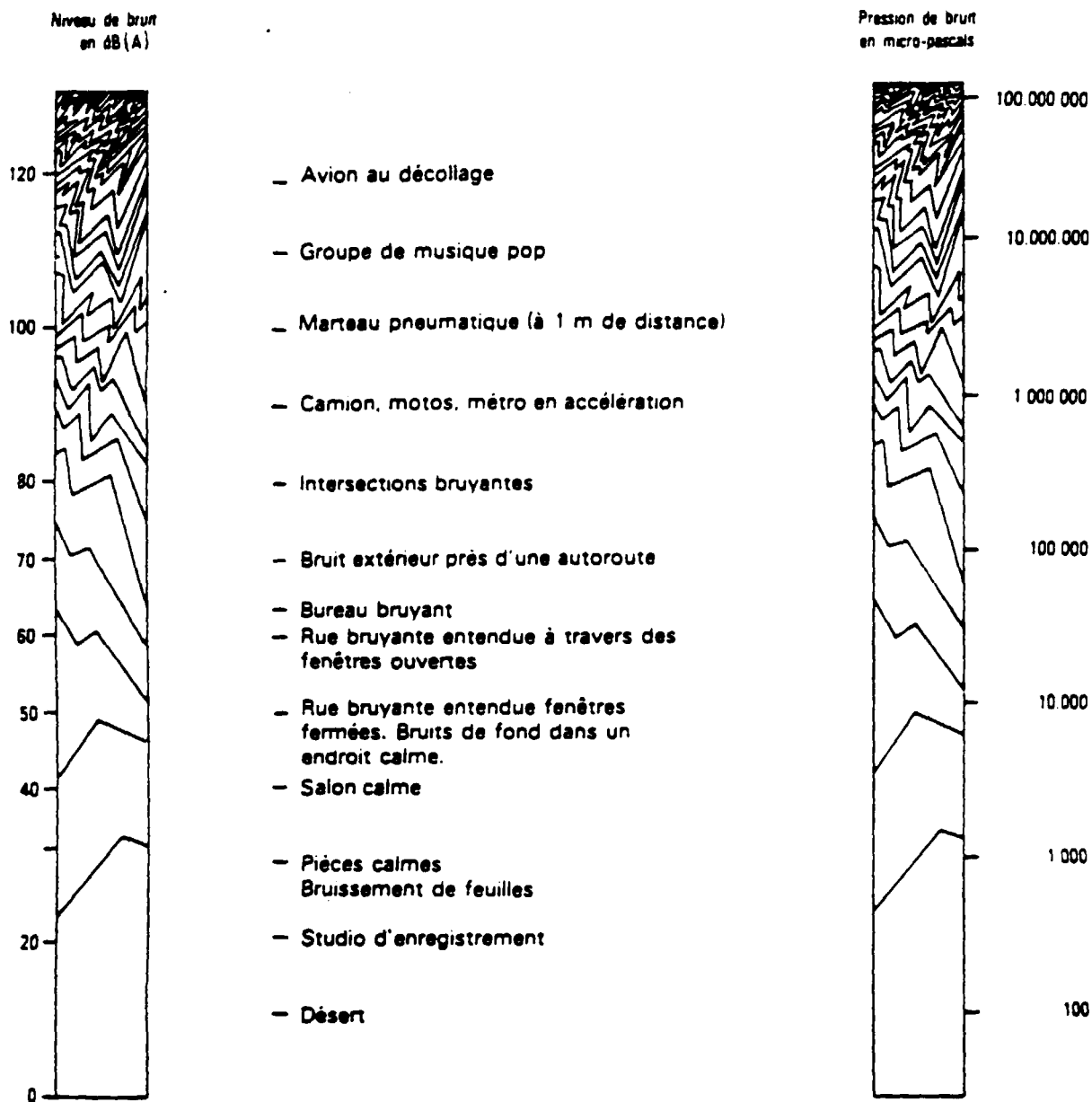
Des recherches et enquêtes ont montré que l'exposition au bruit durant le sommeil provoque une modification de la durée du sommeil et une dégradation de sa qualité par des changements de stades (du sommeil profond vers un sommeil plus léger) qui ne sont pas perçus par le dormeur. Cela touche plus particulièrement les personnes dont le sommeil est fragile, notamment les personnes âgées et les malades.

Parmi les effets pathologiques du bruit sur l'homme, la surdité est le seul dont il soit possible de dire qu'il est indubitable. La fatigue auditive qui se produit pour des bruits dépassant 75 à 80 dB(A), se traduit par une diminution transitoire de l'acuité auditive (élévation du seuil de perception). A la suite d'une exposition prolongée à ce type de bruit, la diminution de l'acuité auditive peut devenir définitive (e.g. surdités professionnelles).

Mais le bruit peut également avoir des conséquences non-auditives. Il résulte de plusieurs études que le nombre de prescriptions médicales, de consultations de psychiatres ou de psychologues et le taux de consommation de tranquillisants ou de somnifères sont plus élevés dans les zones bruyantes que dans les zones calmes.

De plus, on peut affirmer que les troubles physiologiques, s'ils deviennent chroniques, risquent d'avoir des effets pathologiques à long terme, à savoir un accroissement de l'hypertension artérielle, et une augmentation des risques cardiovasculaires.

Figure 5. EXEMPLES DE NIVEAUX DE BRUIT



SOURCE : OCDE.

Date : JO 25/12/1976

Loi 82-1153 du 30 décembre 1982

d'orientation des transports intérieurs (

LA LOTI

)

[Retour](#)

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs
L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré.
L'Assemblée nationale a adopté.
Le Conseil constitutionnel a déclaré conforme à la Constitution
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit.

TITRE 1er

DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES AUX DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

CHAPITRE 1er

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

Article 1^{er}

(modifié par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999, art 39)

Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationales, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire ainsi qu'à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.

Ces besoins sont satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.

Article 2

La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la

collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite.

Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation.

Le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation.

Article 3

(modifié par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999, art 41)

La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de défense, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de leur spécificité. Elle tient compte des coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport et des coûts sociaux et environnementaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers.

Elle établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation.

Elle favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment dans les choix d'infrastructures, l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances et par le développement rationnel des transports combinés. Elle encourage, par la coordination de l'exploitation des réseaux, la coopération entre les opérateurs, une tarification combinée et une information multimodale des usagers.

Elle optimise en priorité l'utilisation des réseaux et équipements existants par des mesures d'exploitation et des tarifications appropriées.

Elle permet la desserte, par au moins un service de transport remplissant une mission de service public, des territoires de faible densité démographique, à partir des grands réseaux de transport.

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

Article 4

(modifié par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999, art 42)

L'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique, avec la participation des représentants de tous les intéressés. Cette politique globale donne lieu à l'établissement de

schémas de services de transport tels que définis à l'article 14-1 de la présente loi. En tenant compte des orientations nationales et locales d'aménagement, les autorités compétentes pour l'organisation des transports et la gestion des infrastructures coordonnent leurs actions à partir d'une analyse globale et prospective des besoins de déplacements et harmonisent leur politique dans les aires urbaines et au niveau régional.

Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. Pour les marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire; à cet effet, des dotations du Fonds d'intervention pour les transports terrestres et les voies navigables encouragent le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, aux termes de conventions passées entre l'Etat et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation. Un bilan annuel est présenté au Parlement par le ministre chargé des transports.

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

Article 5

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

Ces missions sont les suivantes :

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

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

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

Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de

marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées.

Article 6

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

Article 7

I. - *(Loi n° 90-396 du 11 mai 1990, art 1er-I.)* « Les entreprises de transport public de personnes doivent être inscrites à un registre tenu par les autorités de l'Etat. L'inscription à ce registre peut être subordonnée à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Les entreprises inscrites au registre à la date d'entrée en vigueur des présentes dispositions conservent le bénéfice de cette inscription ».

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

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

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

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

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

Article 8

I. - *(Loi n° 90-396 du 11 mai 1990, art 1er-II.)*. « L'exercice des professions de transporteur public de marchandises, de loueur de véhicules industriels destinés au

transport et d'auxiliaire de transport peut être subordonné selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi qu'à l'inscription à un registre tenu par les autorités de l'Etat.

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

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

II. - Tout contrat de transport public de marchandises doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire, et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

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

III. - (*Abrogé par ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986, art. 58.*)

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

CHAPITRE II

Des conditions sociales et de la sécurité

Article 9

(modifié par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999, art 40)

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

Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont

imputables.

Est nulle de plein droit, dans les contrats de transport et dans les contrats de travail, toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail et des temps de conduite autorisés.

Article 10

Les dispositions du code du travail relatives aux conditions et à la durée du travail s'appliquent aux salariés chargés de la conduite ou du pilotage et aux personnels qui leur sont assimilés.

La réglementation relative à la durée du travail et à la durée de conduite tient compte du progrès des conditions techniques, économiques et sociales et des sujétions particulières liées à l'irrégularité des cycles de travail, aux contraintes de lieux et d'horaires et aux responsabilités encourues à l'égard des personnes transportées et des tiers.

En ce qui concerne les agents non salariés, la durée du temps consacré à la conduite ou au pilotage et aux opérations annexes et les temps de repos font l'objet de dispositions particulières tenant compte des exigences de la sécurité.

Article 11

Le temps de travail des agents salariés chargés de la conduite ou du pilotage et des personnels qui leur sont assimilés comprend le temps consacré à la conduite ainsi que, dans des conditions fixées par décret, le temps pendant lequel ils sont à la disposition de l'employeur.

Article 12

En vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'Etat contrôle ou fait contrôler l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite ou du pilotage et favorise le développement d'une politique de prévention de l'inaptitude.

En ce qui concerne les salariés des entreprises de transport ou de location de véhicule industriel avec conducteur ou pilote, l'inaptitude permanente, reconnue médicalement et ne résultant pas d'actes volontaires ou intentionnels de l'intéressé, ouvre droit au bénéfice d'un régime particulier de protection comportant des prestations en espèces ou, le cas échéant, en nature et à une possibilité de réinsertion professionnelle grâce à une formation complémentaire. Ce régime est financé par les cotisations des entreprises et des salariés, géré par leurs représentants et agréé par l'Etat.

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les conditions d'application du présent article et instituent, si nécessaire, le régime prévu à l'alinéa précédent.

Article 13

Il est créé, dans chaque département, une commission consultative chargée de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et à la durée du travail

des agents chargés de la conduite ou du pilotage dans le secteur des transports et relevant d'un établissement situé sur le territoire du département.

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

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

CHAPITRE III

Des infrastructures, équipements, matériels et technologies

Article 14

(modifié par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999, art 43)

Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs du plan de la Nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux dont ceux des atteintes à l'environnement.

Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports relatifs notamment à l'environnement, à la sécurité et à la santé et permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés. Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

La réalisation, l'aménagement d'une infrastructure peuvent faire l'objet de contrats entre l'Etat et les collectivités locales intéressées.

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les infrastructures et les choix technologiques ainsi que les modalités des études prévues au deuxième alinéa du présent article.

Art. 14-1

(loi n° 99-533 du 25 juin 1999, art 44)

I. – De façon coordonnée et dans le cadre des choix stratégiques d'aménagement et de développement durable du territoire définis par l'article 2 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, l'Etat établit selon les modalités prévues par l'article 10 de ladite loi un schéma multimodal de services collectifs de transport de voyageurs et un schéma multimodal de services collectifs de transport de marchandises. Le schéma multimodal de services collectifs de transport de

marchandises permet de définir les infrastructures de contournement ou de délestage des nœuds de trafic nécessaires pour fluidifier l'usage des réseaux de transport pour le transport de marchandises.

Tout grand projet d'infrastructures de transport doit être compatible avec ces schémas.

II. – La région, dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements, élabore un schéma régional de transport coordonnant un volet "Transport de voyageurs" et un volet "Transport de marchandises". Celui-ci doit être compatible avec les schémas de services collectifs prévus à l'article 2 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 précitée. Il constitue le volet "Transport" du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire prévu à l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

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

– ils déterminent, dans une approche multimodale, les différents objectifs de services de transport aux usagers, leurs modalités de mise en œuvre ainsi que les critères de sélection des actions préconisées, notamment pour assurer la cohérence à long terme entre et à l'intérieur des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer leurs priorités en matière d'exploitation, de modernisation, d'adaptation et d'extension;

– ils évaluent les évolutions prévisibles de la demande de transport ainsi que celles des besoins liés à la mise en œuvre du droit au transport tel que défini à l'article 2 et définissent les moyens permettant d'y répondre dans des conditions économiques, sociales et environnementales propres à contribuer au développement durable du territoire, et notamment à la lutte contre l'effet de serre;

– ils comprennent notamment une analyse globale des effets des différents modes de transport et, à l'intérieur de chaque mode de transport, des effets des différents équipements, matériels et mesures d'exploitation utilisés sur l'environnement, la sécurité et la santé;

– ils récapitulent les principales actions à mettre en œuvre dans les différents modes de transport pour permettre une meilleure utilisation des réseaux existants, l'amélioration de leurs connexions et de la qualité du matériel et la création d'infrastructures nouvelles. Ils prennent en compte les orientations de l'Union européenne en matière de réseaux de transports.

A titre transitoire, jusqu'à l'approbation définitive du schéma multimodal de services collectifs de transport de voyageurs et du schéma multimodal de services collectifs de transport de marchandises, le schéma directeur routier national peut faire l'objet par décret, après consultation des régions et des départements directement intéressés, des modifications nécessaires à la réalisation des grands projets d'infrastructures.

Art. 14-2

(loi n° 99-533 du 25 juin 1999, art 44)

Les schémas multimodaux de services collectifs de transport prévus au I de l'article 14-1 visent à améliorer l'accès aux échanges mondiaux. A cet effet, ils favorisent le développement des liaisons aériennes à partir des aéroports d'importance interrégionale et le renforcement de la compétitivité des ports d'importance internationale.

Dans les zones concernées, ils développent les possibilités offertes par les transports maritimes.

Ils visent aussi à poursuivre l'amélioration de l'accès aux diverses parties du territoire français par le développement d'axes reliant les grandes aires urbaines entre elles et aux grands pôles européens et à améliorer les liaisons entre, d'une part, les zones d'accès difficile et, d'autre part, les grandes villes et les réseaux rapides.

Ils incitent les collectivités territoriales à mettre en œuvre des services de transport à la demande.

Ils localisent les principales plates-formes multimodales de voyageurs et de marchandises.

Dans les grandes aires urbaines, ils favorisent les modes de transport alternatifs à l'automobile, les transports collectifs, l'interconnexion des réseaux, en tenant compte notamment de la desserte des territoires urbains cumulant des handicaps économiques et sociaux et, au besoin, les infrastructures de contournement.

Dans les zones à environnement fragile, ils peuvent prévoir des orientations particulières pouvant notamment conduire les autorités compétentes à édicter des restrictions d'accès, afin de limiter l'impact des transports. En particulier, les schémas multimodaux de services collectifs de transport donnent la priorité au transport ferroviaire pour le transit international franchissant les Alpes et les Pyrénées. Ils précisent à cet effet les orientations en matière de développement des capacités ferroviaires et de régulation technique et économique du trafic routier de marchandises.

Ils visent également à améliorer l'accès maritime aux différentes parties du territoire, notamment par le renforcement de l'accessibilité terrestre et maritime des ports d'importance nationale ou régionale.

Article 15

L'autorité compétente, son concessionnaire ou le titulaire de la maîtrise d'ouvrage déléguée sont chargés de réunir les moyens de financement nécessaires à la construction d'infrastructures nouvelles ou à l'aménagement des infrastructures existantes. A ce titre, les contributions éventuelles de personnes publiques et d'entreprises ou d'usagers sont versées par voie de subvention ou de fonds de concours. Les différentes catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des infrastructures, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être appelées à participer à ce financement en vertu de dispositions législatives particulières.

L'autorité compétente fixe également les modalités de financement de l'entretien et du

fonctionnement.

L'usage des infrastructures et équipements associés peut donner lieu à perception de taxes, de redevances ou de prix concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports.

CHAPITRE IV

Des institutions

Article 16

Un conseil national des transports, des comités régionaux et départementaux des transports sont associés à l'élaboration et à la mise en oeuvre de la politique des transports intérieurs dans le domaine de compétence de l'Etat. Ils peuvent être consultés par les autorités de l'Etat sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du système de transport et des divers modes qui le composent. Le conseil national des transports est consulté sur les schémas nationaux de développement des transports et d'infrastructures.

Article 17

Le conseil national des transports est composé de représentants :

- du Parlement et des collectivités territoriales ;
- des entreprises qui participent aux opérations de transport ;
- des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports ;
- des différentes catégories d'usagers ;
- de l'Etat,

et de personnalités désignées en raison de leur compétence.

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

Les sanctions, notamment les mesures de radiation, (*modifié par loi n° 98-69 du 6 février 1998, art 4*) de retrait et d'immobilisation prévues par la présente loi, ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission des sanctions administratives créée au sein du comité régional des transports et présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou

judiciaire. La procédure devant cette commission revêt un caractère contradictoire. La périodicité de ses réunions est d'au moins une fois par trimestre.

Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de ces organismes et leurs attributions ; il détermine les règles de leur organisation et de leur fonctionnement et les modalités selon lesquelles les entreprises appartenant aux secteurs d'activités qui y sont représentés participent aux frais de leur fonctionnement.

TITRE II

DISPOSITIONS PARTICULIERES

AUX DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

CHAPITRE II

Des transports urbains de personnes

Article 27

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

Dans les départements d'outre-mer, le représentant de l'Etat, sur proposition du maire ou du président de l'établissement public, peut définir un périmètre excluant certaines parties du territoire de la commune.

Le périmètre de transports urbains peut également comprendre le territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé d'organiser en commun un service de transports publics de personnes. La création et la délimitation de ce périmètre sont fixées par le représentant de l'Etat sur demande des maires des communes concernées après avis du conseil général.

A l'intérieur du périmètre, les dessertes locales des transports publics routiers non urbains de personnes sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics urbains.

Article 28

(Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996, art. 14) « Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière

de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.

« Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants définies au huitième alinéa de l'article 3 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 précitée ou recoupant celles-ci ».

Article 28 - 1.

(Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996, art. 14) « - Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :

« 1° La diminution du trafic automobile ;

« 2° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

« 3° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;

« 4° L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leur véhicule, et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants ;

« 5° Le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;

« 6° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage » .

Article 28-2.

(modifié par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999, art 46)

(Loi n° 96 -1236 du 30 décembre 1996, art. 14) " Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre. Les services de l'Etat sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice puis, sous un délai de trois mois, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.

Le plan est mis en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le plan.

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

Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant.

Article 28-3.

(Loi n° 96 -1236 du 30 décembre 1996, art. 14) « Dans la région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'Etat. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de la Région d'Ile-de-France prévu par l'article L 141-1 du code de l'urbanisme.

« Le syndicat des transports parisiens, le conseil régional d'Ile-de-France et le Conseil de Paris sont associés à son élaboration et délibèrent sur le projet de plan. Le préfet de police et les préfets des départements concernés sont également associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

« Le projet de plan est soumis pour avis aux conseils municipaux et généraux concernés. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet est réputé favorable. Le projet est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 précitée. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est arrêté par l'autorité administrative. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

« Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le

cas échéant.»

CHAPITRE III

Du transport routier non urbain de personnes

Article 29

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

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

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

Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

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

Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. (*Loi n° 86-29 du 9 janvier 1986, art 34-I*) « La définition de ces services et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixés par décret en Conseil d'Etat. » Ils sont soumis à déclaration auprès du représentant de l'Etat dans le département concerné.

Les services occasionnels sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article 30

Dans un délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 29, tous les transports publics réguliers non urbains de personnes qui ne sont pas exploités

directement par l'autorité compétente doivent faire l'objet d'une convention.

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

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

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

CHAPITRE IV

Du transport routier de marchandises

Article 31

Le développement du transport routier de marchandises, fondé sur les avantages propres de ce mode et régulé en fonction des besoins de l'économie, nécessite l'augmentation de sa productivité notamment à l'aide de technologies modernes, l'amélioration de la formation et de la qualification professionnelles, le progrès des conditions de travail et de sécurité, la coopération des entreprises entre elles et avec les autres modes de transport.

Les collectivités publiques peuvent favoriser les initiatives prises par les entreprises pour développer leur coopération et promouvoir des technologies ou des équipements améliorant leur productivité et celle du système de transports.

Article 32

Les contrats de transport routier de marchandises doivent prévoir, à peine de nullité, l'estimation des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches et les modalités de calcul, d'une part, de la rémunération des transporteurs lorsque les temps alloués sont dépassés du fait de l'expéditeur, du commissionnaire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre de fait, d'autre part, des pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait.

Article 33

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

Le transporteur routier ne peut recourir à la sous-traitance que s'il a la qualité de

commissionnaire de transport ou dans des cas exceptionnels.

Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles et conditions applicables au transport public de marchandises. La rémunération du transporteur principal est calculée conformément aux règles applicables aux contrats d'affrètement conclus par les commissionnaires de transport.

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

Article 34

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

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

(modifié par loi n° 98-69 du 6 février 1998, art 12)

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

Article 35

(abrogé par ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986, art 58)

Article 36

*(modifié par loi n° 98-69 du 6 février 1998, art 2
et par la loi n° 99-505 du 18 juin 1999, art 11)*

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

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

La licence de transport intérieur est délivrée aux entreprises inscrites au registre

mentionné aux articles 7 et 8 de la présente loi et qui n'ont pas l'obligation de détenir une licence communautaire. Cette licence est exigée de toute entreprise de transport routier public de personnes ou de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur disposant d'un ou plusieurs véhicules automobiles d'au moins deux essieux. Elle est établie au nom de l'entreprise et incessible. L'entreprise reçoit des copies certifiées conformes de sa licence de transport intérieur en nombre égal à celui des véhicules qu'elle détient.

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

Article 37

(modifié par loi n° 98-69 du 6 février 1998, article 3)

- Les autorisations et les copies conformes de la licence de transport intérieur ou de la licence communautaire prévues aux chapitres III et IV du titre II de la présente loi pourront faire l'objet d'un retrait, à titre temporaire ou définitif, en cas d'infraction aux dispositions relatives aux transports, aux conditions de travail et à la sécurité constituant au moins une contravention de la cinquième classe ou d'infractions répétées constituant au moins des contraventions de la troisième classe.

- Saisie d'un procès-verbal constatant une infraction de nature délictuelle aux dispositions relatives aux transports, aux conditions de travail et à la sécurité, commise après au moins une première infraction de même nature, l'autorité administrative peut, indépendamment des sanctions pénales, prononcer l'immobilisation d'un ou plusieurs véhicules ou ensembles routiers à la disposition d'une entreprise de transport routier pour une durée de trois mois au plus, aux frais et risques de celle-ci.

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

- Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis du Conseil national des transports, fixe les modalités d'application du présent article, notamment celles concernant la publication de la sanction administrative, et fixe la liste des infractions mentionnées au II.

Article 38

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

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 44

Sont considérés comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi, dès lors que leur régime n'est pas fixé par des traités ou accords internationaux, les transports de personnes et de marchandises entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national.

Les dispositions de la présente loi s'appliquent sans préjudice des obligations découlant du traité instituant la Communauté économique européenne et des autres textes et accords internationaux régulièrement entrés en vigueur.

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

Art. 44bis

(Loi n° 86-29 du 9 janvier 1986, art. 34-II.) « . - Par dérogation au paragraphe III de l'article 5 et au paragraphe III de l'article 48 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, les régies de transports publics de voyageurs constituées sous forme d'établissement public à caractère industriel et commercial peuvent acquérir des participations financières dans les entreprises publiques, semi-publiques ou privées, qui exercent une activité complémentaire ou connexe. »

Article 45

Sous réserve des dispositions législatives qui leur sont propres, la présente loi s'applique aux départements d'outre-mer, à l'exception du chapitre V du titre II.

Article 46

L'adaptation des dispositions des paragraphes II et III de l'article 7, *(modifié par loi n° 98-69 du 6 février 1998, art 8)* des chapitres II et III du titre II de la présente loi à la région Ile-de-France fera l'objet de dispositions législatives spéciales.

Toutefois, les dispositions des articles 28 et 28-1 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France

Article 47

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

Article 48

Par dérogation à l'article 44 ci-dessus, sont considérées comme transports intérieurs, pour l'application de la présente loi aux transports maritimes, les navigations réservées telles

que définies aux articles 257-1 et 258-1 du code des douanes.

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

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

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

Article 49

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

- le titre Ier et le chapitre II du titre II du décret du 12 novembre 1938 relatif à la coordination du transport et au statut des bateliers ;
- les articles 19 à 24 de la loi du 22 mars 1941 sur l'exploitation réglementée des voies navigables et la coordination des transports par fer et par navigation intérieure ;
- l'article 72 de la loi n° 46-854 du 27 avril 1946 portant ouverture et annulations de crédits pour l'exercice 1946 ;
- les articles 1er à 4 et 9 à 12 de la loi n° 47-1684 du 3 septembre 1947 rétablissant et réglementant le Conseil supérieur des transports ;
- les articles 5, 6, 7 et 8 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier ;
- l'article 90 de la loi n° 50-928 du 8 août 1950 relative aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 et à diverses dispositions d'ordre financier ;
- les articles 22, 23, 24 et 26 de la loi de finances (n° 52-401 du 14 avril 1952) pour l'exercice 1952 ;
- l'article 7 de la loi n° 79-475 du 19 juin 1979 relative aux transports publics d'intérêt local.

Ces abrogations prendront effet à mesure qu'entreront en vigueur les dispositions qui leur sont substituées.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 décembre 1982.

François Mitterrand

Le Premier ministre
Pierre Mauroy

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation
Gaston Defferre

Le ministre d'Etat, ministre du commerce extérieur
Michel Jobert
Le ministre d'Etat, ministre des transports
Charles Fiterman

Le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire
Michel Rocard

Le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie
Jean-Pierre Chevènement

Le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale
Pierre Bérégovoy

Le garde des sceaux, ministre de la justice
Robert Badinter

Le ministre délégué auprès du ministre des relations extérieures, chargé des affaires européennes
André Chandernagor

Le ministre de l'économie et des finances
Jacques Delors

Le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé du budget
Laurent Fabius

Le ministre de l'éducation nationale
Alain Savary

Le ministre délégué aux affaires sociales chargé du travail
Jean Auroux

Le ministre de l'urbanisme et du logement
Roger Quilliot

Le ministre du temps libre
André Henry

Le ministre de la mer
Louis Le Pen

Le ministre de la consommation
Catherine Lalumière

