

n° 005625-01

avril 2008

## Rapport sur la recomposition des organismes consultatifs du secteur des transports terrestres et le CNR

# **CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES**

**Affaire n° 005625-01**

## **Rapport sur la reconstitution des organismes consultatifs du secteur des transports terrestres et le CNR**

Rapport établi par

**Chantal LECOMTE**  
IGE

**Danielle BENADON**  
IGE



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**Conseil général  
des Ponts et Chaussées**

La Défense, le 8 avril 2008

*Le Vice-Président*

## Note

à

Monsieur le Ministre d'Etat,  
Ministre de l'écologie, de l'énergie,  
du développement durable  
et de l'aménagement du territoire  
-à l'attention de Monsieur le Directeur  
Général de la Mer et des Transports

**Affaire n° 005625-01**: Rapport sur la recomposition des organismes consultatifs du secteur des transports terrestres.

Par note du 19 décembre 2007, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission relative à la recomposition des organismes consultatifs du secteur des transports terrestres.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par Mmes Danielle BENADON et Chantal LECOMTE, inspectrices générales de l'Équipement.

Après avoir dressé un bilan de la situation de ces organismes, à partir de l'examen des travaux réalisés et d'entretiens avec de nombreux représentants du secteur, il est apparu que le dispositif de concertation (dont les lourdeurs et dysfonctionnements sont très généralement soulignés) devait être réformé pour être adapté au contexte actuel. Des évolutions très importantes sont en effet intervenues dans le secteur des transports terrestres, qu'il s'agisse du contexte européen, de la libéralisation, de la décentralisation ou de la prise en compte des préoccupations du développement durable. Elles imposent de revoir les structures de concertation, dans un esprit nouveau.

Les grandes orientations du rapport consistent donc à :

- clarifier les responsabilités respectives de l' Etat et des instances de concertation,
- recentrer chaque instance, maintenue ou rénovée, sur une mission précise pour mettre un terme au mélange des genres, préjudiciable à l'efficacité,
- prendre acte de certaines réalités, (ainsi, certains organismes n'ont plus d' existence autre que sur le papier),
- jeter les bases d' un fonctionnement aussi souple que possible pour les instances de concertation.

Par ailleurs, il est apparu que la recombinaison de ces instances ne pouvait donner lieu à un organe unique regroupant le Conseil national des transports (CNT), le Conseil supérieur du service public ferroviaire (CSSPF), et le Comité national routier ( CNR), comme l'hypothèse en avait été formulée dans la lettre de mission: le CNR constitue un organisme technique strictement professionnel, et non une instance de concertation au sens communément admis, et le rôle du nouveau conseil consultatif préconisé ne peut en aucun cas être confondu avec celui d'un tel comité professionnel.

Les mesures préconisées -création d' un conseil consultatif de l' intermodalité et de la mobilité durable en remplacement du CNT et du CSSPF, suppression des Comités régionaux des transports ( CRT), positionnement clair du CNR avec un financement par la profession, rattachement direct de la Commission des sanctions administratives nationale ( CSA) et du Comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti (COLIAC) au ministère-devraient aller de pair avec une implication accrue de celui-ci dans l' animation de ces instances ainsi que dans les études et l' observation du marché.

Comme indiqué plus haut, ce rapport a donné lieu à un nombre important d'entretiens. Les préoccupations qu'il mentionne et les orientations qu'il préconise ont paru très largement partagées par les différents interlocuteurs.

Pour autant, ces entretiens ont constitué une phase de consultation d'une richesse intéressante , mais ne peuvent être considérés comme une concertation formelle, qu'il n'appartenait d'ailleurs pas aux responsables de la mission de conduire, dans la mesure où la décision de suivre ou non ces recommandations vous appartient.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site internet du ministère interviendra, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.

Il serait en tout état de cause souhaitable que vous informiez auparavant les organismes considérés, (qui connaissent l'existence de cette mission) des suites que vous comptez donner à ce rapport.

***SIGNE***

**Claude MARTINAND**

### **Diffusion du rapport n°005625-01**

- le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- Marc PAPINUTTI, conseiller technique	2 ex
- le secrétaire d'Etat chargé des transports	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- le secrétaire général	2 ex
- le directeur général de la mer et des transports	4 ex
- le directeur des affaires juridiques, informatiques et logistiques	2 ex
- la commissaire générale au développement durable	1 ex
- le directeur général de l'aviation civile	1 ex
- le vice-président du CGPC	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC	7 ex
- la secrétaire de la 4ème section du CGPC	1 ex
- Danielle BENADON	1 ex
- Chantal LECOMTE	1 ex
- archives CGPC	1 ex

# SOMMAIRE

-----

## ***PREMIERE PARTIE***

### **Bilan de la situation actuelle et grandes orientations pour l'avenir** p 3

- I- Le Conseil National des Transports p 3
- II- Les organismes liés au Conseil National des Transports p 5
- III- Le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire p 6
- IV- Le Comité National Routier p 7

## ***DEUXIEME PARTIE***

### **Le dispositif préconisé**

- I- La création d'un Conseil national de la mobilité durable et de l'intermobilité p 10
- II- L'individualisation des organismes anciennement rattachés au CNT :  
CSA et COLIAC p 13
- III- L'officialisation de la disparition des Comités régionaux des transports  
et la prise en compte des responsabilités régionales en matière de transport p 15
- IV- L'affirmation du CNR en tant qu'organe professionnel à caractère technique p 16

## ***TROISIEME PARTIE***

### **La mise en oeuvre du dispositif** p 18

- I- Les textes à modifier ou à prendre p 18
- II- L'affectation des moyens et du financement p 19

### **CONCLUSION** p 23

### **ANNEXES** p 24

Liste des annexes p 25

# **RAPPORT SUR LA RECOMPOSITION DES ORGANISMES CONSULTATIFS DU SECTEUR DES TRANSPORTS TERRESTRES ET LE CNR**

## **PREMIÈRE PARTIE**

### **Bilan de la situation actuelle et grandes orientations pour l'avenir**

Institutions créées, ou rénovées, dans les trois dernières décennies, les divers conseils existant dans le secteur des transports terrestres sont en crise.

Alors que le contexte institutionnel était en profonde évolution (libéralisation européenne, décentralisation), ces organismes n'ont pas connu les adaptations nécessaires.

Il en découle, pour certains d'entre eux, une perte de crédibilité, voire une désaffection marquée, et, pour la plupart, des difficultés de diverse nature.

S'agissant du Conseil national des transports (CNT), du Conseil supérieur du service public ferroviaire (CSSPF), du Comité national routier (CNR), ces difficultés peuvent être ainsi résumées :

- une production dans certains cas peu adaptée,
- un fonctionnement insatisfaisant (lourdeur, composition des instances, nombre excessif de permanents),
- un financement bancal (nécessité reconnue d'adapter la répartition des cotisations et les contributeurs au CNT, gestion peu satisfaisante du budget du CSSPF, problèmes financiers du CNR),
- un mode de relation avec le ministère confus et ambigu.

#### **I- Le Conseil National des Transports**

Succédant au Conseil supérieur des transports, le CNT a été créé par la LOTI comme organe devant être « associé à l'élaboration et la mise en oeuvre de la politique des transports...», et pouvant être consulté par les autorités de l'Etat sur les questions relatives au fonctionnement du système de transport et des divers modes qui le composent.

Les avis recueillis sont unanimes: le CNT, organe créé par la LOTI dans le contexte de l'époque, fonctionne aujourd'hui très mal et n'est plus crédible.

*Sa composition est trop lourde, et son organisation en grande partie fictive et compliquée.*

Le Conseil comprend en effet :

- une Assemblée générale ( plus de 100 membres) dont le nombre et le fonctionnement sont critiqués de tous les interlocuteurs et qui est même qualifiée par l'un d'eux de « mascarade »,

- une Section permanente (plus de 40 membres) aux réunions mensuelles considérées comme trop fréquentes, et sans grand intérêt,
- des commissions multiples (transport de personnes, transports de marchandises, sociale et de sécurité, sanctions administratives...) dont certaines ne se réunissent plus,
- un observatoire des conditions économiques et sociales du transport, lui-même comportant plusieurs sous-ensembles (ont été créés divers observatoires qui n'en sont d'ailleurs pas vraiment: certains comme l'observatoire du transport fluvial ne fonctionne plus, d'autres comme l'OPSTE, observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, ont une production relativement superficielle), au rôle mal défini.

Sa gouvernance est mise en cause ainsi que l'insuffisant renouvellement de ses membres.

Enfin, ses permanents, bien que leur nombre ait légèrement décliné, restent fort nombreux (14 en dehors du président) au regard de ses attributions.

*Son activité alterne entre production d'avis et production d'études, l'une et l'autre de qualité variable.*

Force est en effet de constater que :

Le ministre a perdu l'habitude de le saisir et, lorsque tel est le cas, le fait en général trop tard pour que l'avis soit utilement rendu.

La recherche systématique du consensus affaiblit considérablement la portée de ses avis.

Le Conseil traite de sujets qui trouveraient mieux leur place dans d'autres enceintes, sous l'impulsion des services du Ministère: on peut ainsi se poser la question s'agissant de la préparation de contrats types de transport qui devrait logiquement relever des parties intéressées plus que d'une instance consultative.

Les études réalisées par le CNT suscitent un intérêt modéré dans le secteur.

*Son budget n'est pas non plus exempt de critiques.*

Les ressources du Conseil sont constituées par des cotisations des membres sous forme de prélèvement obligatoire, dont le taux est fixé chaque année par arrêté; elles alimentent une « attribution de produits » affectée pour partie au CNT et pour partie à des dépenses statistiques et informatiques du ministère.

Or l'assise de son *financement* est devenue contestable: les projets limités d'ajustement (révision de la répartition, introduction de RFF, Réseau Ferré de France) n'ont pas abouti.

Par ailleurs, son budget est excessif (les cotisations étaient initialement prévues pour financer également les comités régionaux de transport, CRT), d'où des utilisations complémentaires par le ministère chargé des transports et des reports importants.

Compte tenu des critiques convergentes, et unanimes, que cet organisme suscite dans son organisation et son fonctionnement, mais compte tenu aussi de l'intérêt, souligné par la plupart des acteurs du système, d'avoir un lieu de débat partenarial où les avis puissent se confronter et éclairer utilement les pouvoirs publics, il conviendrait de supprimer le CNT et de lui substituer une structure plus opérationnelle, plus dynamique et plus ramassée.



## **II- Les organismes liés au Conseil National des Transports**

### **Le COLIAC**

Le COLIAC, Comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti, est la seule instance qui ne paraît pas susciter de critiques, du moins est-ce le cas pour la plupart des interlocuteurs de la mission.

Le cadre juridique le régissant est toutefois peu clair: le décret régissant le CNT en fait un élément issu du CNT( « art 5 :...Le Conseil national des transports comprend en outre :

Le comité de liaison pour le transport des personnes handicapées »), alors que l'arrêté du 16 décembre 1999 portant création du comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti-successeur du COLITRHA - modifié par arrêté du 5 mai 2000- donne l'impression d'un organisme à part entière<sup>1</sup>, sans autre véritable lien avec le CNT que les moyens supports et le fait que sa présidence ait été confiée à la Secrétaire générale du CNT .

Par ailleurs, la mise en cohérence du COLIAC créé en 2000 avec les orientations nouvelles de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ne semble pas avoir fait l'objet d'un réel approfondissement à ce jour.

Utile, semble-t-il, le COLIAC mériterait donc de voir son statut clarifié, actualisé, et son positionnement reconsidéré.

Il serait ainsi souhaitable de préciser son articulation avec le délégué ministériel à l'accessibilité (qui participe de droit aux travaux du COLIAC avec voix consultative) et la façon dont ses missions peuvent contribuer à l'activité de ce dernier, alors qu'aujourd'hui aucun lien ne semble se faire entre ces deux instances relevant pourtant du champ du Ministère.

### **La Commission des Sanctions Administratives**

Instance d'appel chargée d'émettre un avis sur les sanctions administratives infligées à la suite d'infractions commises dans le secteur des transports terrestres, la Commission des sanctions administratives (CSA) au niveau national, reste liée au CNT ( ses membres en sont issus, son secrétariat est assuré par le CNT) ; en revanche, les CSA régionales ont été dissociées des Comités régionaux des transports du fait de l'absence de création de ceux-ci (voir plus bas) et placées directement auprès des préfets (loi n° 2003-495,art.17 et décret n° 2004-548).

Le lien entre la CSA et le CNT apparaît aujourd'hui assez artificiel; il traduit une confusion des genres fâcheuse alors même que la valeur ajoutée apportée par ce rattachement semble inexistante et que son principal effet en est un allongement des délais de procédure.

---

1( «Art. 1er. - Il est créé, auprès du ministre chargé de l'équipement, des transports, du logement et du tourisme, un comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti (COLIAC).Art. 2. - Ce comité assiste le ministre chargé de l'équipement, des transports, du logement et du tourisme dans l'élaboration et la mise en oeuvre de la politique d'accessibilité des transports, du cadre bâti et du tourisme...Il assiste, en tant que de besoin, le Conseil national des transports (CNT) et le Conseil national du tourisme (CNT) pour ce qui concerne ses attributions en lien avec l'accessibilité. Art. 9. - Le secrétariat général du Conseil national des transports met à la disposition du comité les moyens nécessaires à l'exercice de ses missions. La direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction apporte son assistance »)

A l'instar de ce qui a été fait au niveau régional, la dissociation entre ces deux organismes (CNT et CSA) devrait être faite, l'essentiel étant que demeure l'implication directe et forte des services du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire dans la préparation des travaux de la CSA et dans l'animation du réseau des CSA régionales.

### Les Comités Régionaux des Transports

Organismes consultatifs dans le secteur des transports, les Comités régionaux des transports (CRT), également créés par la LOTI.

La grande majorité de ces comités n'est plus réunie depuis de nombreuses années (sauf en Alsace et en Guyane), la plupart n'ont même pas été renouvelés ; c'est pourquoi les CSA régionales, dont l'existence est indispensable pour le bon fonctionnement du secteur des transports terrestres, ont été détachées des CRT en 2003.

Compte tenu de l'évolution profonde du contexte de ce secteur (responsabilités décentralisées aux Régions, aux départements, et aux Autorités Organisatrices urbaines), l'existence d'un organe consultatif placé auprès de l'Etat au niveau régional n'apparaît plus justifiée; en revanche, il appartient aux Régions, dont les responsabilités et l'implication en matière de transport (ferroviaire et intermodal) sont devenues considérables, d'apprécier l'utilité de disposer de telles instances consultatives à leur niveau.

La plupart des interlocuteurs interrogés font d'ailleurs spontanément allusion au rôle des Comités économiques et sociaux régionaux dont nombre ont constitué des commissions transport, et aux divers organes mis en place par les Régions dans le cadre de leur politique de transport ferroviaire.

Ainsi, la suppression en droit des CRT semble inéluctable. Elle ne fera qu'entériner une situation de fait ; elle n'empêchera nullement l'Etat de constituer, lorsque nécessaire, un groupe de travail *ad hoc* au plan régional sur un sujet de son ressort.

### **III- Le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire**

Le Conseil supérieur du service public ferroviaire (CSSPF), a été créé par décret du 19 mars 1999, dans le contexte particulier de la mise en oeuvre de la réforme du secteur ferroviaire (séparation gestionnaire d'infrastructure RFF et transporteur SNCF). Ses missions comportaient notamment une évaluation de cette réforme au bout de 3 ans, ainsi que le suivi ultérieur du service public ferroviaire, sur consultation du ministre ou par auto-saisine.

Les conditions ayant présidé à sa création expliquent sans doute que son existence soit aujourd'hui «suspendue», puisque le renouvellement de ses membres, fin 2006, n'a pas été poussé à son terme; en pratique, ce conseil ne fonctionne donc plus.

Les avis à son égard sont partagés :

- démembrement regrettable du CNT pour les uns,
  - création importante, ou en tout cas intéressante, pour les autres ( syndicats de cheminots).
- En tout état de cause, plusieurs critiques peuvent être portées à son encontre.

Sa composition (45 membres aujourd'hui) et ses missions sont non seulement très « mono-modales » mais axées sur la notion de « service public ferroviaire », ce qui paraît très restrictif au regard des évolutions actuelles, européennes et nationales, en la matière.

Comme le CNT, il a une activité de production d'études « lourdes », qui ne semble pas être réellement dans la vocation d'un conseil consultatif.

La taille de son équipe permanente (6 personnes à l'origine, 4 aujourd'hui) semble, là-aussi, incohérente avec son activité actuelle.

La gestion de son budget (pas de ressources affectées), entièrement assurée par plusieurs services du ministère (au moins 3 bureaux de la DGMT et de la DGPA) semble assez opaque, et connaît des dysfonctionnements (paiement de loyer omis une année, par exemple).

A noter que le CSSPF entre dans le champ du décret n° 2006-672 du 8 juin 2006 aux termes duquel les commissions créées par décret le sont pour une durée maximale de 5 ans, et les commissions préexistantes (cas du CSSPF), sont abrogées au terme d'un délai de 3 ans après la parution du dit-décret n°2006-672, soit en juin 2009.

Pour ces raisons, l'intégration du CSSPF dans une structure consultative plus vaste et de caractère intermodal semble indispensable.

#### **IV- Le Comité National Routier**

Le Comité national routier (CNR), a été créé par décret du 14 novembre 1949, essentiellement pour gérer la tarification routière obligatoire (TRO). A la fin de celle-ci, le décret du 13 mars 1989 l'a transformé en comité professionnel de développement économique régi par la loi n°78-654 concernant les comités professionnels de développement économique: sa vocation et ses effectifs ont, dès lors, profondément évolué.

Le CNR apparaît de nature fondamentalement différente des organismes comme le CNT ou le CSSPF : ce n'est pas un organisme consultatif, mais bien un organe de production « technique » professionnel: il conduit des travaux statistiques, d'observation des prix et coûts du transport routier de marchandises et mène des études au profit de la profession.

Dans cette logique, son conseil d'administration de 18 membres dont 12 issus des 3 grandes organisations professionnelles de transport routier et de logistique, TLF, FNTR, UNOSTRA, les autres étant des personnalités qualifiées : membres du ministère, universitaire...ne comporte pas de représentants syndicaux contrairement aux organismes consultatifs évoqués ci-dessus.

Après une certaine perte de crédibilité de l'organisme, un comité scientifique a été mis en place en 1999 et la qualité de ses travaux est aujourd'hui reconnue (effectués par une équipe de 8 personnes très qualifiées).

La principale activité du CNR (élaboration de prix de revient-type des entreprises de transport routier de marchandises) pourrait laisser dubitatif alors même que le secteur routier est sorti de l'encadrement réglementaire qui le régissait sous l'effet de la libéralisation européenne.

Cependant, les professionnels sont attachés à cet instrument, l'Etat aussi.

Pour autant, les problèmes apparus dans son fonctionnement actuel sont importants et récurrents :

En premier lieu est à relever une certaine *confusion des rôles* entre l'Etat et cette instance: si le CNR est d'abord un organisme professionnel, ses liens avec l'Etat n'en sont pas moins étroits. Ainsi, l'Etat lui confie la production de certains indices (dont on peut se demander pourquoi elle n'est pas faite par les services du ministère), participe à son conseil d'administration, etc...

Cette situation est liée à son statut de Comité professionnel de développement économique; elle est sans doute aussi issue de la question financière à laquelle cet organisme est confronté.

En effet, le CNR pose un *problème de financement important*: alors qu'il était logiquement financé par la profession, (alimentation par les produits du monopole de la vente des feuilles de route donné au CNR), il est, depuis la disparition de ces bases, financé par une subvention d'Etat (et quelques ressources immobilières de location de biens lui appartenant). Celle-ci est en décroissance et jugée insuffisante, malgré les économies de fonctionnement réalisées et la recherche d'une rentabilisation des biens immobiliers du CNR (ce projet n'étant pas encore réellement abouti).

D'où en 2007 un projet de création d'une taxe sur les copies de licences de transport qui paradoxalement, et malheureusement, n'a pas été mené à son terme par l'Etat alors que la profession s'y était déclarée favorable.

D'où également l'actuel projet visant à prélever, sur les ressources du CNT, 400 000 € à destination du CNR pour l'exercice 2008, ce dans des conditions très peu satisfaisantes tant sur le fond que sur la forme.

A ces problèmes s'ajoute celui de la *présidence de l'organisme, lié aux dissensions entre certaines organisations*.

En effet, malgré leur attachement au CNR, les professionnels des 3 grandes organisations représentées au conseil d'administration de l'organisme n'ont pu se mettre d'accord sur un président issu de leurs rangs, ce désaccord reflétant en fait des visions différentes sur les orientations de fond. Après un contentieux au Tribunal Administratif et pour calmer le jeu en attendant de trouver une solution, un président issu de l'administration a été élu en septembre 2006, mais son mandat n'a pas vocation à durer.

Organisme professionnel, apprécié par les professionnels, le CNR doit pour perdurer recouvrer un financement correspondant à sa vocation-c'est-à-dire un financement par les professionnels.

\*                      \*  
   \*

Ce bilan et les entretiens réalisés font ressortir un certain nombre d'éléments à prendre en compte pour l'avenir :

L'intérêt d'avoir un *conseil consultatif partenarial adapté au contexte actuel* est souligné par la plupart des interlocuteurs-certains doutant toutefois de la nécessité de disposer d'une structure de concertation permanente.

Le besoin de *structures plus souples*, au rôle *mieux ciblé*, beaucoup citant l'exemple des méthodes de la première phase du Grenelle de l'environnement.

La nécessité de *mieux établir le partage des rôles* :

\* entre conseil et concertation d'une part, production d'études d'autre part- *à cet égard, la nature du CNR ne conduit pas à le fondre dans un Conseil consultatif mais bien à le maintenir de façon séparée-* ;

\* entre conseil consultatif et travaux des services du ministère.

La nécessité de *saisine régulière* d'un conseil consultatif par le Ministre *en amont* des politiques.

La nécessité d'une prise en compte prioritaire de l'*intermodalité*, *ce qui impose une articulation entre un conseil à vocation terrestre, le CSMM et le CSAM,*

La nécessité de prendre en compte les orientations issues *du Grenelle en matière de mobilité durable.*

Ainsi, par rapport à la lettre de saisine du ministre, *certaines orientations s'imposent d'emblée* , qui ne devraient guère susciter d'opposition: clarifier le statut du Coliac, détacher la CSA du CNT, supprimer les CRT, maintenir le CNR en tant qu'organisme autonome tout en repensant le financement.

*En revanche, la «refondation» des organismes consultatifs dans le secteur du transport terrestre et de l'intermodalité est une question plus délicate.*

La seule réforme de ces instances sera-t-elle suffisante pour en restaurer la crédibilité alors que de nouveaux modes de concertation se sont fait jour (cf le Grenelle de l'environnement) et que de nouveaux lieux de pouvoir s'imposent (Union Européenne, collectivités territoriales) ou s'imposeront (future autorité de régulation ferroviaire)?

*La réponse est sans doute tout autant d'ordre institutionnel que dans la pratique de l'Etat lui-même vis-à-vis de tels organismes.*

## DEUXIÈME PARTIE

### Le dispositif préconisé

#### I- La création d'un Conseil national de la mobilité durable et de l'intermodalité

L'utilité d'un conseil consultatif pour permettre la discussion entre tous les acteurs intéressés par les enjeux de la politique des transports et pour éclairer le Ministre fait l'objet d'un assez large consensus.

L'existence d'une instance qui permette aux partenaires de débattre, sans être pour autant pris dans le jeu de positions pré-formatées, et en dehors de période de crise, paraît effectivement très souhaitable.

Au regard du constat qui précède , il est proposé d'instituer un Conseil national de la mobilité durable et de l'intermodalité auprès du Ministre, après suppression du CNT et du CSSPF.

1- Les CSAM et CSMM n'étant pas concernés à ce stade par cette réforme, le champ d'intervention du nouveau conseil devrait couvrir, dans une optique de mobilité durable :

- d'une part les sujets routiers , ferroviaires et fluviaux dans leurs aspects modaux,
- d'autre part les sujets, essentiels, de l'intermodalité. En ce domaine, son activité ne devrait évidemment pas se limiter aux modes terrestres, même si les reports entre la route et le rail constituent un enjeu majeur. Une articulation serait donc à établir avec les deux autres conseils pour traiter des questions mettant en jeu les divers modes, s' agissant notamment de la desserte portuaire ou des questions de mobilité durable.

2- La mission de ce Conseil serait de donner un avis au Ministre sur les sujets importants de politique des transports dans le champ de compétence du Conseil.

Par rapport aux actuels CNT et CSSPF, le Conseil devrait clairement être *recentré sur de telles fonctions consultatives*, ce qui revient à exclure l' élaboration, par ses soins, d' études ou de projets de textes- une instance de plusieurs dizaines de personnes n' étant en tout état de cause pas la formation idéale pour ce faire.

Cette orientation implique que le partage des rôles entre les services du Ministère et le Conseil soit clarifié et que l' Etat reprenne à son niveau ce qui lui incombe (fonctions d' études, d' observation du marché, élaboration de textes, lancement ou animation de groupes de travail avec les parties intéressées...).

Dans cet esprit, la saisine du Conseil devrait porter sur des *sujets* tels que les positions de la France en matière de politiques européennes ( paquets ferroviaires, harmonisations dans le domaine du transport routier...). L' intérêt de tenter de forger des positions françaises très en amont des négociations communautaires ne peut être que souligné et, à cet égard, une instance consultative peut apporter un appui intéressant.

On peut aussi penser aux sujets relatifs aux grands programmes d'infrastructures de transport ou à tout texte de portée notable en termes de politique des transports terrestres et d'intermodalité.

De ce fait, la saisine du Conseil devrait avoir lieu à un *stade suffisamment* « *amont* » pour éclairer utilement le Ministre; à défaut de respecter ce principe, l'utilité et la justification d'un tel Conseil seraient fortement compromises.

Par ailleurs, le Conseil devrait disposer d'une capacité d'*autosaisine* dans des conditions à encadrer, s'agissant en particulier des conditions de majorité à réunir pour exercer cette faculté.

3- Pour être opérationnel, le Conseil ne devrait *pas comprendre plus d'une cinquantaine de membres*.

La composition des actuels CNT et CSSPF mérite d'être maintenue dans sa structure (Elus, Etat, entreprises, salariés, personnalités qualifiées) ; elle pourrait cependant être utilement complétée par des personnalités de la société civile ainsi qu'un parlementaire européen français, compte tenu du poids croissant des enjeux européens dans ce secteur.

Les membres pourraient ainsi être répartis en 5 *collèges* :

- collège Etat (dont des administrations en charge des questions européennes),
- collège des élus nationaux et locaux ( parlementaires, représentants des Régions, départements et Autorités organisatrices urbaines),
- collège des entreprises et établissements intervenant dans le transport terrestre (entreprises de transport routier, ferroviaire, fluvial, gestionnaires d'infrastructure et de plates formes plurimodales tels les ports),
- collège des salariés ( désignation par les organisations syndicales),
- collège de la société civile et des personnalités qualifiées, comportant notamment des représentants des usagers, des ONG et associations de protection de l'environnement, un parlementaire européen français pouvant utilement y siéger comme indiqué plus haut<sup>2</sup>.

En outre, la bonne articulation avec le CSMM et le CSAM impliquerait la présence de droit de leurs présidents.

Les membres concernés du Conseil siègeraient, selon les cas, dans l' une des deux commissions permanentes, voire en assemblée plénière, ou dans des groupes de travail *ad hoc*, étant précisé que ceux-ci pourraient convier à leurs travaux des personnalités extérieures au Conseil, compétentes dans les sujets traités ( cf plus loin le fonctionnement du Conseil).

Enfin, la mission s'est interrogée sur la question de la *présidence* du Conseil. Au regard des missions et du fonctionnement envisagés pour ce Conseil, il n' apparaît pas indispensable que son président le soit à temps plein. Tel n'est d' ailleurs le cas ni pour le CSSM ni pour le CSAM, et tel n'était pas le cas pour le CSSPF.

Il est en revanche essentiel que la personnalité désignée pour cette présidence ait une autorité reconnue; la question peut se poser de savoir si, plutôt qu'un haut fonctionnaire, le choix d'un parlementaire ne serait pas de nature à mieux fonder le poids et l'autorité morale de ce Conseil. C'est en ce sens que va la préférence de la mission, sans pour autant préconiser que cette orientation soit inscrite dans les textes.

---

2 Cette formule paraît plus opérationnelle qu'une désignation par le Parlement européen.

Le choix d'un vice- président haut-fonctionnaire (membre du Conseil d'Etat, de la Cour des Comptes ) assurerait alors la complémentarité des profils.

#### 4- Le fonctionnement du Conseil

Pour que le Conseil assume ses fonctions « modales » , il est suggéré d'instituer *deux commissions permanentes* :

- une *commission du transport ferroviaire*, qui permettrait de traiter au fond les thèmes propres aux politiques ferroviaires, particulièrement lourds, et qui se substituerait au CSSPF,
- une *commission du transport routier*, compte tenu du poids et des particularités de ce secteur.

Y siègeraient les membres du Conseil plus spécialement concernés par l'un ou l'autre de ces modes. Il ne paraît en revanche pas utile de prévoir une commission permanente du transport fluvial. Le mode fluvial n' appelle pas le même rythme de réunions de concertation; aussi les questions en ce domaine pourraient-elles être traitées dans le cadre de groupes de travail ad hoc.

S'agissant des *sujets transversaux*, le mode de fonctionnement recommandé est celui de *groupes de travail ad hoc*, temporaires, composés, en fonction du sujet, des membres les plus concernés, et associant le cas échéant des « experts », c'est-à-dire des personnalités extérieures au Conseil (et notamment, en cas de besoin, en sollicitant des présidents des CSAM et CSMM la désignation de « correspondants » dans ces conseils).

La souplesse ainsi préconisée pourrait permettre un fonctionnement plus efficace et moins « convenu » du Conseil.

Enfin, l'efficacité du Conseil supposerait une *nouvelle pratique en matière de vote* par rapport à ce que connaît le CNT: ni recherche de l'unanimité, en général impossible, ni recherche du consensus, nécessairement « mou»,mais détermination de l'avis majoritaire, en identifiant clairement les diverses positions de tous les acteurs en présence.

A priori, une telle pratique aurait pour intérêt que d'une part, l'avis éclaire réellement sur les enjeux, sans occulter les points sensibles imposant des arbitrages aux responsables politiques, d'autre part, les partenaires, sachant que leur point de vue sera retracé en tout état de cause s'il n'est pas convergent, ne cherchent pas à siéger en fonction de proportionnalités de « représentativité » dans le seul but de faire poids dans un vote.

#### 5- Les moyens du Conseil

Ceux-ci sont à envisager sous un double aspect :

##### Les moyens humains :

Recentré sur des fonctions purement consultatives, le Conseil devrait pouvoir fonctionner avec le seul *support de l'administration*. Ceci serait conforme aux prescriptions du guide de légistique et, surtout, présenterait l'avantage de créer un lien régulier entre le ministère et le Conseil et d' obliger à une implication plus forte de l' administration à son égard: réflexe de saisine en temps utile, sur les sujets identifiés à enjeux.



Les personnels du CNT ou du CSSPF étant soit des fonctionnaires soit des personnels d'établissements publics détachés ou mis à disposition, leur réintégration dans leurs services d'origine ne devrait pas poser de difficulté importante.

Il peut cependant être jugé souhaitable de doter le Conseil d'un secrétaire général à temps plein pour assurer le suivi des affaires, le lien avec le Président et avec les membres, les relations avec les autres Conseils.

#### Les moyens financiers :

Le Conseil doit pouvoir disposer d'un budget, même si le dispositif prévu permet d'entrevoir une diminution très importante de ses ressources, et donc des cotisations qui les alimentent.

Il convient en effet que le Conseil puisse le cas échéant commander une étude (même s'il ne devrait pas avoir vocation à être un organe d'étude), qu'il puisse défrayer de leurs charges ses membres (notamment non parisiens) comme les personnalités extérieures qu'il serait amené à inviter, qu'il paie le loyer de ses locaux (même si ses locaux propres se limitent désormais à un ou deux bureaux, et à une salle de réunion) et ses fournitures diverses, et, le cas échéant, qu'il prenne en charge le salaire de son secrétaire général.

Dans ce cadre nouveau, la mission s'est interrogée sur l'intérêt de continuer à alimenter le Conseil par des cotisations de ses membres et s'est demandé si un financement budgétaire intégral par le Ministère ne pourrait pas être envisagé, sachant que ce coût budgétaire pourrait être compensé par la suppression de la subvention allouée au CNR selon le dispositif préconisé plus loin.

Cela étant, si le choix se portait sur le maintien du système des cotisations, il faudrait procéder à une remise en ordre par rapport à l'actuelle répartition des cotisations au CNT : révision de la répartition entre les diverses entreprises de transport, intégration du gestionnaire d'infrastructure qu'est RFF, etc... suppression des cotisations en provenance des secteurs aérien et maritime, dans la mesure où les questions intermodales seraient désormais traitées par des « passerelles », à établir, avec les conseils modaux de ces secteurs.

## **II- L'individualisation des organismes anciennement rattachés au CNT : CSA et COLIAC**

### **La Commission nationale des sanctions administratives**

Le bilan du fonctionnement passé, comme l'orientation donnée au nouveau Conseil, conduisent à préconiser, pour la CSA nationale, de procéder comme cela a déjà été fait pour les CSA régionales en *l'individualisant et en la dissociant totalement du nouveau Conseil consultatif*.

On peut d'ailleurs noter que la LOTI, qui a créé le CNT et a prévu l'existence de la commission des sanctions, ne faisait pas pour autant de celle-ci une émanation du CNT: c'est le décret n° 84-139 relatif au CNT qui en a fait une émanation du CNT.

Dans le cadre nouveau ainsi recommandé, la présidence et la vice-présidence de la commission devraient continuer à être assurées par des membres du Conseil d'Etat et de la Cour des Comptes; son secrétariat devrait être transféré aux services du Ministère.

Une telle évolution de la CSA s'inscrirait utilement dans le cadre de la réflexion plus globale entamée pour moderniser et renforcer l'efficacité du régime des sanctions, notamment par la voie de la « dépenalisation » et un recours accru aux sanctions administratives.

S'il n'y a pas lieu de modifier les catégories de membres de la CSA actuelle, un allègement de sa composition (24 membres) et de ses 4 sections actuelles (transport par voie ferrée ou guidée, transport routier de personnes, transport routier de marchandises, transport fluvial, 9 membres chacune) pourrait s'avérer opportun; en effet, l'on a constaté dans les années passées que la section «transport routier de marchandises », qui seule est régulièrement sollicitée, éprouve des difficultés à atteindre le quorum de présence requis. En tout état de cause, la création d'une section commune pour le transport routier de marchandises et de voyageurs devrait être examinée, en relation avec les dispositions de même type qui pourraient, semble-t-il, être mises en vigueur pour les CRSA à l'issue des réflexions en cours sous l'égide de la DGMT.

### **Le COLIAC**

Comme on l'a déjà indiqué dans le bilan de la situation actuelle, le statut du COLIAC est ambigu, et son positionnement auprès du CNT très artificiel.

Sa composition en est d'ailleurs totalement distincte et son fonctionnement indépendant.

Dans ces conditions, il serait beaucoup plus clair d'officialiser cette situation en faisant du COLIAC une instance spécifique, bien individualisée.

Ses moyens sont actuellement assurés par les services du CNT. Comme pour celui-ci, il est recommandé qu'ils soient désormais directement apportés par le Ministère- soit par la future DGITM, soit par les services du délégué ministériel à l'accessibilité.

L'intérêt d'un rapprochement marqué avec le délégué ministériel serait de mieux affirmer le rôle de ce Comité dans le champ de la politique de l'ensemble du Ministère (transport, urbanisme) et de renforcer l'action globale de celui-ci en faveur des personnes handicapées.

En ce sens, le délégué ministériel pourrait assurer le secrétariat général du COLIAC.

La mission a écarté une autre option consistant à supprimer purement et simplement cet organisme au motif qu'il serait « déclassé » par l'intervention de la loi du 11 février 2005 concernant les personnes handicapées.

Les questions d'accessibilité des transports et du cadre bâti, si importantes pour les personnes handicapées, paraissent justifier le maintien d'un organisme *ad hoc* pour en traiter spécifiquement.

Cette constatation ne devrait pas empêcher de chercher à moderniser la composition et le fonctionnement du COLIAC afin de prendre en compte les orientations de la loi pré-citée de février 2005.

Toutefois la mission n'a pas approfondi plus avant ce sujet, qui mériterait un examen particulier.

### **Le cas particulier de l'OPSTE**

L'observatoire des politiques et stratégies de transport en Europe, aujourd'hui rattaché au CNT, fait l'objet de nombreuses réserves sur son fonctionnement et son efficacité comme déjà indiqué.

Cependant un tel organisme, fonctionnant en réseau avec des correspondants des différents pays et assurant une fonction de veille stratégique et de comparaison internationale sur le transport dans les pays européens, pourrait s'avérer d'une réelle utilité, compte tenu des forts impacts de la politique européenne des transports sur l'ensemble du secteur.

Pour la mission, un observatoire rénové entrerait typiquement dans le champ des organismes d'observation et de « benchmark » dont le positionnement auprès d'un conseil consultatif ne se justifie guère, mais qui devraient plutôt être rattachés directement aux services du Ministère. En l'occurrence, un rattachement auprès du Commissariat général au développement durable (pôle stratégie et pôle observation) en lien avec la direction générale des affaires européennes et internationales (DGAEI) semble mieux indiqué ; parallèlement, son organisation ainsi que son fonctionnement devraient être revus dans le sens d'une plus grande rigueur et devrait être instauré un comité de pilotage associant les directions d'administration centrale intéressées, le président du nouveau conseil consultatif, des universitaires...

### **III- L'officialisation de la disparition des Comités Régionaux des Transports et la prise en compte des responsabilités régionales en matière de transport**

Ainsi que l'a fait apparaître le bilan de la situation actuelle, les CRT n'ont plus, à deux exceptions près, qu'une existence juridique purement fictive.

La large décentralisation des transports a profondément modifié le contexte: les Régions ont une place éminente dans la définition et la mise en oeuvre de la politique régionale des transports, notamment ferroviaires, et jouent un rôle important en matière de coordination avec les autres autorités locales; la politique régionale s'affirme aussi en matière d'intermodalité. Dans leur champ de compétence, les départements (transports interurbains routiers de voyageurs, notamment scolaires) et les autorités organisatrices urbaines tiennent également une place très importante.

Cette situation conduit à considérer que si des instances consultatives s'avéraient nécessaires au niveau régional, elles devraient nécessairement être placées auprès des Régions.

Il appartient dès lors à celles-ci de déterminer si les Comités économiques et sociaux régionaux (souvent dotés de commissions transport) répondent au mieux à ce besoin ou si, le cas échéant, l'instauration de commissions *ad hoc* peut s'avérer utile.

Dans ces conditions, *la suppression des CRT doit être actée*. Cette suppression aura également l'avantage de lever l'équivoque qui subsiste quant au prélèvement de cotisations au profit du CNT et des CRT alors même que ces derniers n'existent plus.

Une telle préconisation au plan régional ne remet pas en cause l'appui technique que l'Etat, par l'intermédiaire des Directions régionales de l'Équipement, peut apporter au plan régional aux collectivités territoriales, en termes d'observation, d'études ou de statistiques de transport, appui technique qui est clairement distinct de la mission d'un comité consultatif.

#### **IV- L'affirmation du CNR en tant qu'organe professionnel à caractère technique**

L'utilité du CNR en tant qu'organe d'étude et de production d'indices et de données au bénéfice de la profession du transport routier de marchandises ne paraît pas devoir être remise en cause au stade actuel : les caractéristiques du secteur (multiplicité de petites entreprises à côté d'un petit nombre de grands groupes, persistance d'une certaine forme de réglementation en matière de contrats et prix de transport malgré la libéralisation, notamment) rendent souhaitable une telle structure de l'avis tant des professionnels que de l'administration.

En raison de sa fonction spécifique, fondamentalement différente de celle de conseils consultatifs partenariaux, comme l'analyse en a été faite dans le bilan de la situation actuelle, il est recommandé de ne pas intégrer le CNR *dans un ensemble plus vaste*; une telle option n'aurait d'autre effet que d'entretenir confusion des genres et équivoques, au détriment de la qualité des productions.

Pour autant, tout en conservant au CNR son statut juridique de *comité professionnel de développement économique*, ce qui implique une certaine présence de l'Etat, il convient de *clarifier un certain nombre d'éléments* concernant son activité et son fonctionnement (notamment en amendant le décret du 13 mars 1989 modifié, dans le sens du projet qui a été établi par le ministère puis mis en sommeil du fait du lancement de la présente mission).

*Dans ses activités*, tout d'abord: il conviendrait de mieux différencier celles qui relèvent effectivement d'un comité professionnel, et celles qui ressortissent plus à l'Etat (en matière statistique et de production de certains indices nationaux, qui sont normalement du ressort d'un service comme le SES) afin que la répartition des rôles et des responsabilités soit nettement établie.

Dans les règles de fonctionnement de son conseil d'administration, ensuite: les dysfonctionnements apparus lors des dernières élections du président, notamment, impliquent que soit menée à son terme la correction des statuts de l'organisme sur différents points (conditions de majorité, règles de fin de mandat des administrateurs...).

Enfin, et surtout, il est indispensable que le *financement du CNR* soit de nouveau assuré, comme il l'a longtemps été, par la profession, qui s'y dit d'ailleurs prête. La charge globale qui pèsera sur la profession ne devrait pas en être sensiblement alourdie puisque par ailleurs la création du nouveau Conseil consultatif et la suppression des CRT devraient se solder par une diminution, voire par la suppression, du système de cotisations finançant le Conseil national, selon l'option qui sera retenue pour le financement de ce nouveau Conseil consultatif.

A cette fin, il conviendrait que le ministère reprenne le projet de taxe parafiscale spécifique au financement du CNR un moment envisagé en PLF 2008, et y donne suite: taxe parafiscale au montant proportionnel au nombre de copies conformes de licences communautaires et de licences de transport intérieur détenues par les entreprises, avec fixation d'un montant unitaire à déterminer régulièrement en fonction du besoin.

Il conviendrait aussi, pour améliorer le financement du CNR, que celui-ci optimise la gestion de son patrimoine immobilier: les timides avancées déjà faites restent probablement très en-dessous de ce que rapporterait un véritable projet immobilier, conduit en partenariat avec un professionnel de la promotion immobilière, à partir des biens de la Villa Bosquet. Cette évolution implique toutefois que soient d'abord assainies et consolidées les bases du financement pérenne par la profession, faute de quoi le lancement de tout projet immobilier d'envergure sera pénalisé par la crainte de celle-ci de voir son produit se substituer à une véritable solution de fond.

Deux observations complémentaires méritent enfin d'être faites à propos du CNR :

Quelles que soient les solutions techniques et juridiques préconisées ci-dessus, le CNR risque fort de continuer à pâtir des dissensions internes à la profession. Celle-ci doit donc être mise en face de ses responsabilités s'agissant de la gestion de cet organisme; faute d'un réel intérêt de sa part à une gestion apaisée, la question du maintien du CNR devrait être reposée.

Enfin, la mission s'est interrogée sur l'éventualité d'une extension du rôle du CNR au secteur du transport routier de voyageurs, option qu'elle a écartée: en effet, compte tenu des particularités de ce secteur, largement conventionné, le besoin ne semble pas s'en faire sentir et une extension artificielle du champ du CNR ne pourrait que compromettre son redressement.

## TROISIÈME PARTIE

### La mise en oeuvre du dispositif

#### I- Les textes à modifier ou à prendre

Il est rappelé que la création du CNT et des CRT, ainsi que le principe de création d'une commission des sanctions administratives ont été inscrites dans la LOTI art-17 (cf annexe sur les textes de référence).

La *suppression du CNT et des CRT* doit donc être faite *par la loi*. On peut rappeler que, dans son état actuel, le projet de code des transports tend à déclasser du niveau législatif au niveau réglementaire ce dispositif; mais cette codification ne pourra intervenir dans des délais compatibles avec la réforme proposée: en effet, si la partie législative du projet de code est bien avancée, la partie réglementaire est, elle, loin d'être achevée.

La *suppression* du CSSPF relève du décret (sachant que le CSSPF verrait, de toutes façons, son existence terminée en juin 2009 sans autre intervention réglementaire).

L'*individualisation de la CSA*, dont la LOTI ne prévoit pas expressément le rattachement au CNT, doit pouvoir en revanche se faire par décret.

La *création du nouveau Conseil national* de la mobilité durable et de l'intermodalité peut s'envisager soit par la loi soit par décret. Les recommandations du guide de légistique en matière de niveau de texte relatif à la création d'un organisme à caractère consultatif tendent à limiter au maximum le recours à la loi.

Le choix se pose alors essentiellement en termes politiques, selon la solennité plus ou moins grande que l'on veut donner à cette création, étant rappelé que si l'on procède par décret, les dispositions du décret du 8 juin 2006 imposeront de revoir la situation tous les 5 ans et de se reposer alors la question du maintien ou non du Conseil.

Enfin, si le principe du financement du Conseil par des cotisations des entreprises du secteur des transports terrestres devait être conservé, il supposerait d'être prévu par la loi; en outre, les décrets ayant organisé la répartition des cotisations (décrets n° 85-636 et 637) devraient être repris pour tenir compte des évolutions préconisées (introduction d'un gestionnaire d'infrastructure comme RFF, prise en compte des nouvelles données du secteur ferroviaire, avec l'émergence de nouveaux entrants, le cas échéant, renoncement aux cotisations des entreprises du secteur aérien et maritime, ...)

La *modernisation du CNR* implique un texte législatif et un texte réglementaire :

- un décret pour modifier un certain nombre de dispositions régissant son fonctionnement comme déjà indiqué,
  - une loi pour prévoir son financement par taxe parafiscale
- (les deux projets déjà élaborés par l'administration doivent pouvoir être largement repris).

## **II- L'affectation des moyens et du financement**

L'état des lieux donné en annexe permet de situer les effectifs et les montants en cause.

### **La réaffectation des moyens humains des actuels conseils consultatifs**

Sont en cause 18 agents (*14 agents du CNT*- en dehors du président- dont 12 fonctionnaires pris en charge directement par l'Etat, et 2 agents mis à disposition par la SNCF, ainsi que *4 agents du CSSPF* dont 3 font l'objet d'un remboursement par l'Etat à leur entreprise d'origine-1 à la RATP, 2 à la SNCF, le quatrième faisant l'objet d'une mise à disposition par la SNCF sans remboursement).

Dans le cadre de la réorganisation d'ensemble du dispositif, le sort de ces agents ne semble pas devoir poser problème: les 6 agents détachés ou mis à disposition par des établissements publics devraient pouvoir y être réintégrés sans difficulté (à noter qu'un certain nombre sont proches de la retraite, notamment les deux agents mis à disposition du CNT). Les 12 fonctionnaires du CNT seraient à réintégrer aux services du Ministère.

Parallèlement, ces moyens pourraient être réaffectés en « équivalents agents » de la façon suivante :

- affectation aux services de la future DGIT qui aurait à assurer le support du nouveau conseil et de la CSA ainsi que la reprise de certains travaux de synthèse qui ne relèveraient plus du Conseil mais de l'administration tels le rapport social; pour ce type de travaux, l'affectation pourrait d'ailleurs être partiellement faite aux services du Commissariat général au développement durable. Pour ces tâches, 4 ou 5 équivalents agents doivent suffire,
- affectation au service qui assurera le support du COLIAC : 1 ou 2 agents,
- il convient également de prévoir le poste de secrétaire général du nouveau Conseil,
- enfin, une meilleure répartition des rôles en matière d'observation et d'études statistiques notamment (et le support à l'OPSTE si le choix est fait de maintenir cet organisme et de le positionner auprès du Commissariat général comme préconisé) peut conduire à prévoir l'attribution au Commissariat général (SES) de 2 ou 3 autres postes.

Ceci conduirait à un total de **8 à 11** postes à réaffecter pour les besoins de l'ensemble ainsi reconfiguré.

La contrepartie des 7 à 10 postes n'entrant pas dans cette configuration pourrait être réaffectée à d'autres besoins tant par l'Etat (contrepartie financière pour les 5 agents anciennement détachés ou mis à disposition et remboursés, « équivalent poste » pour les 1 à 4 autres agents) que par la SNCF (1 agent).

### **Le niveau des moyens financiers nécessaires au futur conseil consultatif**

Les moyens nécessaires au nouveau dispositif (hors CNR) devraient être sensiblement différents de ce qu'ils sont aujourd'hui du fait des mesures proposées: clarification des rôles entre l'Etat et le Conseil, recentrage de celui-ci sur les missions purement consultatives, secrétariat assuré par les services de l'administration pour une plus grande efficacité.

Dans la situation actuelle, le produit attendu des cotisations aux CNT/CRT pour 2008 est d'environ 1 498 000€ (Ce montant est quasiment inchangé depuis plusieurs années: ainsi, les montants recouverts pour 2005 était de 1 454 000 €).

Comme mentionné ci-dessus, ce montant n'est en général que très partiellement utilisé par le CNT (610 000 € prévus en 2008 en fonctionnement), le solde étant en partie utilisé par l'administration pour des frais statistiques et informatiques et en partie reporté; c'est dans ce contexte que, pour 2008, l'existence d'un solde prévisible important a suscité la proposition d'alimentation du CNR à hauteur de 400 000€ dans des conditions qui ont été très discutées par un certain nombre de membres de la section permanente du CNT.

Quant aux frais de fonctionnement du CSSPF (entièrement couverts par l'Etat), hors part salariale, ils comportent environ 120 000 € de loyers ainsi que des frais d'informatique et de fonctionnement courants dont le niveau actuel n'est pas connu faute de suivi précis par l'administration dans les dernières années (à titre d'information, ils étaient de 140 000 € en 2001).

On peut considérer que les frais de fonctionnement du nouveau Conseil ne dépasseront pas la moitié voire le 1/3 du total des frais de fonctionnement actuels, (économie des loyers du CSSPF, économie partielle de loyers du CNT, tâches mieux ciblées, etc...), soit au plus 300 000 à 450 000 € [ (610 000 € de frais de fonctionnement du CNT + 260 000 € de frais de fonctionnement du CSSPF)x 1/2 ou 1/3], auxquels il faudrait ajouter la prise en charge des frais de certains membres non fonctionnaires, qu'il s'agisse de frais de transport et de séjour, éventuellement de frais de « vacation »: une telle prise en charge paraît nécessaire pour assurer un fonctionnement normal de telles instances<sup>3</sup>.

L'économie sur les cotisations du CNT actuel serait de 1 000 000 € à 1 200 000 € soit 66% à 80% de leur montant actuel, ce qui a donc conduit la Mission à se poser la question de l'utilité du maintien du mécanisme de cotisations, leur montant devenant relativement modéré par rapport à la lourdeur et aux charges du dispositif de recouvrement.

Cependant, il est à mentionner qu'un financement par cotisations est moins soumis aux aléas qu'un financement budgétaire.

Les cotisations des transporteurs routiers de marchandises prévues pour 2008 étant de 849 000 €, leur suppression (ou leur abattement dans le cas du maintien du système de cotisations) redonnerait à ceux -ci une capacité contributive pour le financement du CNR du même montant (ou de 66% à 80 % dans le cas du maintien du système soit 565 000 € à 680 000 € ).<sup>4</sup>

---

3 Ceci est d'ailleurs aussi vrai pour le fonctionnement de la CSA.

4 On peut noter que le financement par le biais de cotisation n'est en effet pas toujours utilisé pour de tels organismes: s'il l'est à ce jour pour le CSAM, ce n'est pas le cas du CSSPF qui était directement financé par l'Etat. Il en va de même pour le CSMM comme indiqué dans son décret d'organisation.

« Article 8 ..Le ministre chargé de la marine marchande et le ministre chargé des ports maritimes mettent à la disposition du Conseil supérieur de la marine marchande les moyens nécessaires à son fonctionnement. Le secrétariat du conseil est assuré par un secrétaire général.

Article 9 : Le règlement des frais de déplacement des participants aux séances du Conseil supérieur de la marine marchande et des personnes visées au premier alinéa de l'article 6 est effectué conformément au décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006 .»



## **Les moyens à prévoir pour le CNR**

Le coût de fonctionnement du CNR s'élève pour 2007 à 1 366 K€ , dont 819 K€ au titre du personnel et 148 K€ d'études et enquêtes (prévision de réalisation) et est prévu pour 2008 à 1581 K€, dont 779 K€ en personnel (8 permanents) et 360 K€ en études et enquêtes.

Ce coût est couvert par une subvention de 1124 K€ en 2007, 1 000K€ en 2008, des recettes de location de biens immobiliers (132K€ en 2007, 245 K€ en 2008), et un contrat de 400K€ prévu en 2008 avec le CNT pour la fourniture d'une aide du CNR à ce Conseil en matière de travaux concernant le transport routier de marchandises.

Comme déjà évoqué, l'assainissement de la situation du CNR passe en grande partie par :

un examen et une éventuelle redistribution de certaines tâches d'études statistiques avec le SES (dont on a vu plus haut que les moyens humains pourraient être renforcés par redistribution des ETP du CNT),

une refondation de son financement: autant il est concevable qu'un conseil consultatif soit financé directement par l'Etat, autant il est nécessaire qu'un organisme à caractère professionnel comme le CNR soit financé par la profession,

une optimisation de sa gestion immobilière.

Enfin, le CNR doit poursuivre une politique de maîtrise de ses dépenses.

Dans ces conditions, les besoins de financement pour le fonctionnement courant du CNR (1 500 K€ maximum) pourraient être financés :

- par une cotisation d'environ 900 K€ (montant équivalent à la cotisation actuelle des transporteurs routiers de marchandises au CNT ); celle-ci pourrait d'ailleurs être probablement augmentée, compte tenu de l'intérêt que les professionnels disent trouver aux travaux du CNR,
- par les recettes immobilières à optimiser, (les 245 K€ prévus pour 2008 ne devraient être considérés que comme un minimum à terme),
- des recettes diverses à rechercher ( contrats d'études pour des clients extérieurs compte tenu de la compétence reconnue des équipes),
- une participation de l'Etat à hauteur de la part des travaux du CNR qui l'intéressent directement et qu'il ne réalise pas lui-même (à ajuster en fonction des production d'indices que l'Etat reprendrait directement ou non).

On note à ce propos que la diminution très sensible de la contribution de l'Etat au profit du seul « paiement » de la part des productions du CNR qui l'intéresserait directement lui permettrait largement d'envisager le financement direct du futur Conseil consultatif.

## **Les moyens budgétaires à prévoir pour les services de l'Etat**

Dans la nouvelle configuration préconisée, les besoins de l'Etat peuvent être estimés ainsi :

*\*en personnel* : 8 à 11 postes (au lieu de 18 aujourd'hui dont 12 postes budgétaires), comme indiqué plus haut.

*\*en fonctionnement :*

- 300 000 à 450 000 € pour le fonctionnement du nouveau Conseil consultatif si le choix est fait de renoncer au système de cotisations,
- 50 000 € environ pour un OPSTE (équivalent du coût actuel) s'il est choisi de conserver une telle structure,
- la rémunération d'études ou de production d'indices confiées au CNR,
- 390 000 € de frais statistiques, informatique et imprimés aujourd'hui financés par prélèvement sur le produit des cotisations au CNT ; même en cas de financement du nouveau Conseil par des cotisations des entreprises du secteur, il paraîtrait difficile de continuer à prélever sur leur produit le financement de ces frais informatiques et d'imprimés qui n'ont guère de rapport avec le fonctionnement du Conseil,

soit un total d'environ de 450 à 900 000 € selon que le nouveau Conseil est, ou non, alimenté par des cotisations de la profession (et compte non tenu de la rémunération de prestations de service qui seraient confiés au CNR).

Parallèlement, la subvention de 1M€ au CNR serait supprimée ainsi que le remboursement à leurs établissements d'origine d'agents aujourd'hui mis à disposition du CSSPF pour 360 000 € environ et du CNT pour 135 000 € environ.

Ainsi les orientations préconisées pourraient permettre à l'Etat de dégager quelques marges de manoeuvre, ce qui ne peut être négligé dans la situation budgétaire actuelle.

## Conclusion

Rebâtir le dispositif de concertation dans le secteur des transports terrestres est une nécessité si l'on veut que l'Etat dispose d'outils efficaces, et adaptés au contexte actuel.

Les évolutions qui ont affecté ce domaine au cours de ces dernières années - libéralisation progressive, décentralisation accentuée depuis 2004, « communautarisation » accrue qui s'étend désormais à tout le champ, économique, social, technique, prise de conscience du défi majeur du développement durable- imposent de réviser les structures, et la philosophie même, de la concertation.

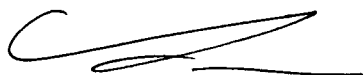
Ces constatations sont à la base des recommandations du présent rapport, qui visent à :

- clarifier les responsabilités respectives de l'Etat et des instances de concertation, et, ce faisant, à remettre l'Etat dans son rôle de tuteur et de régulateur,
- prendre acte de certaines réalités, notamment le fait que certains organismes n'ont plus d'existence autre que sur le papier,
- recentrer chaque instance, maintenue ou rénovée, sur une mission précise (la concertation, les études, les sanctions...) pour mettre un terme au mélange des genres, préjudiciable à l'efficacité,
- jeter les bases d'un fonctionnement aussi souple que possible pour les instances de concertation ; l'efficacité étant sans doute inversement proportionnelle à la précision des textes et la pré-détermination des structures.

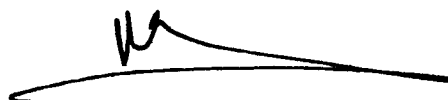
Les mesures préconisées- création d'un conseil consultatif de l'intermodalité et de la mobilité durable en remplacement du CNT et du CSSPF, suppression des CRT, financement du CNR par la profession, rattachement direct de la CSA nationale et du COLIAC au ministère- devraient aller de pair avec une implication accrue de celui-ci dans l'animation de ces instances ainsi que dans les études et l'observation du marché.

Une telle démarche devrait donner une nouvelle dynamique au dispositif, comme cela est souhaité par tous les acteurs, du moins ceux, nombreux, consultés par la mission.

**Chantal LECOMTE**  
IGE



**Danielle BENADON**  
IGE



# **ANNEXES**

## **Liste des annexes**

**Annexe n°1 Lettre de mission**

**Annexe n°2 Liste des personnes rencontrées**

**Annexe n°3 Textes de référence**

**Annexe n°4 Composition actuelle de diverses instances consultatives**

**Annexe n°5 Textes relatifs au CNR**

**Annexe n°6 Budget des organismes actuels**

**Annexe n°7 Composition proposée pour le futur Conseil consultatif**

**Annexe n°8 Glossaire des sigles utilisés**



Liberté • Egalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT  
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

*Signée*  
*Bureau C6PC*

19 DEC. 2007

Document diffusé à

M. Méary  
Mme de Fleurieu  
M. Parent  
M. Gressier  
M. Santel  
M. Jaquard  
M. Chantereau  
M. Barbaroux  
M. Juffé

*Claude MARTINAND*

La Défense, le

19 DEC. 2007

**Note à l'attention de**  
**Monsieur Claude MARTINAND**  
**Vice-Président du Conseil Général**  
**des Ponts et Chaussées**

Vous voudrez bien nous faire parvenir, d'ici au 31 janvier 2008, une proposition de recombinaison des organismes consultatifs du secteur des transports terrestres autour d'un conseil unique.

L'objectif serait de disposer d'un seul organisme placé auprès du Ministre, regroupant entreprises de transports et professionnels, État, collectivités locales, organisations syndicales représentatives. Cet organisme serait un lieu de concertation, pouvant être consulté sur tout sujet concernant la politique des transports terrestres, dans une optique de développement de l'intermodalité.

Il se substituerait aux CNT, CRT, CSSPF et CNR.

Il n'aurait pas vocation à réaliser lui-même des études ou à être un observatoire, mais devrait s'appuyer sur les travaux menés par les services d'études et de statistiques du ministère, travaux qu'il pourrait, bien entendu, orienter.

A partir d'un bilan sur l'organisation, les missions et le fonctionnement des organismes actuels, vous nous préciserez quelles pourraient être les missions de ce nouveau Conseil, ses modalités de saisine, sa composition, l'effectif de son secrétariat général et son mode de fonctionnement.

Vous examinerez en particulier comment devraient être traitées, au niveau national, les sanctions administratives, aujourd'hui examinées par une commission du CNT.

Vous préciserez les textes nécessaires à la mise en oeuvre de ce nouveau conseil consultatif.

Vous mènerez ce travail avec le Directeur général de la Mer et des Transports, et en étroite association avec la Directrice des affaires juridiques, informatiques et logistiques ; vous y associerez également les Présidents des organismes actuels cités ci-dessus.

Le Directeur Général de la Mer  
et des Transports

*Bursaux*

Daniel BURSAUX

**Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire**

<b>Cabinet du Ministre:</b>	M. Marc PAPINUTTI
<b>DGMT:</b>	MM. Jean-Paul OURLIAC, directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux, Laurent TAPADINHAS, secrétaire général, Loïc CHARBONNIER, sous-directeur des transports routiers, Jean-Claude PARAVY, sous-directeur du contrôle de gestion, du pilotage de la performance et du budget
<b>Secrétariat général, DAEL:</b>	Mme Françoise MAUREL, chef du service Economie, statistiques et prospective, membre du conseil d'administration du CNR
<b>Délégation ministérielle à l'accessibilité :</b>	Mme Michèle TILMONT, déléguée ministérielle, M. Bernard MAIRE, chargé de mission.

**Organismes consultatifs et CNR**

**CNT (conseil national des transports):**

Alain GILLE, président  
Didier CHABANOL, vice-président du CNT, président de la section transports routiers de marchandises de la Commission des sanctions administratives  
Catherine CHARTRAIN, secrétaire générale, présidente du COLIAC

**CSSPF (conseil supérieur du service public ferroviaire):**

M. Michel BOUVARD, ancien président du CSSPF, député de Savoie  
M. Bernard PORTEL, secrétaire général, assisté de MM. MÜLSTEIN et DOMERGUE, conseillers techniques, et de Mme MENGUS, assistante

**CSAM (conseil supérieur de l'aviation marchande):**

M. Jean-François LE GRAND, président du CSAM, sénateur de la Manche, M. François THEOLEYRE, secrétaire permanent du CSAM

**CSMM (conseil supérieur de la marine marchande):**

M. Bernard SCEMAMA, président du CSMM,

**CNR (comité national routier):**

M. Jacques SICHERMAN, président du CNR.

**Entreprises ou associations représentatives d'entreprises du secteur des transports**

**FNTR (fédération nationale des transports routiers):**

M. Jean-Paul DENEUVILLE, délégué général et Mme Florence BERTHELOT, secrétaire générale.

**TLF** (fédération des entreprises de transport et logistique de France)

M. Alain FAUQUEUR, co-président de TLF, président du conseil de surveillance de Giraud international

**UNOSTRA** (union nationale des organisations syndicales des transports routiers automobiles):

Mme Catherine PONS, présidente

**FNTV** (fédération nationale des transports de voyageurs):

M. Serge NOSSOVITCH, secrétaire général, MM. Yannick HENRY, responsable des questions sociales et de formation, et Serge MONTAGNE, responsable de l'action régionale

**UTP** (union des transports publics):

M. Michel CORNIL, président, et M. Bruno GAZEAU, délégué général

**SNCF:**

Mme Laurence EYMIEU, directrice des relations institutionnelles, et M. Eric BEAUDONNET, directeur adjoint de la stratégie

**RFF:**

M. Jean-Louis ROHOU, secrétaire général

**CAF** (comité des armateurs fluviaux):

M. Jean-François DALAISE, président du CAF, président du conseil d'administration du port autonome de Paris.

### **Organisations syndicales**

**CFDT-FGTE :**

MM. Joël LE COQ, secrétaire général, André MILAN, secrétaire général adjoint, Jean-Claude GUERIN, Gérard NIQUET

**CFE-CGC :**

Mme Dominique Sophie LIOT, secrétaire générale syndicat national des activités du transport et du transit.

**CFTC :**

M. Thierry DOUINE, vice-président fédération générale CFTC des transports, et M. Roger DILLESEGER, secrétaire général adjoint, CFTC cheminots

**CGT :**

M. Daniel GENESTE, secrétaire général de l'union interfédérale des transports CGT, M. Gérard LE BRIQUER

**FGAAC :**

M. Bruno DUCHEMIN, secrétaire général et M. J.-M. NAMY

**FNCR :**

M. Michel CAILLAUD, secrétaire confédéral

**FO :**

M. Rémi AUFRERE, secrétaire fédéral, secteur politique des transports

**UNSA:**

M. TOURNEBOEUF, secrétaire général de l'UNSA transports



## **Autorités organisatrices et Régions**

**ARF** (association des Régions de France) :

Mme Elisabeth DUPONT-KERLAN, déléguée transports-  
environnement-énergie

**GART** (groupement des autorités responsables de transport):

Mme Chantal DUCHÊNE, directrice générale

**Région:**

M. Gilles RICONO, directeur général des services de la région  
Bretagne

## **Clients/ usagers**

**FNAUT** (fédération nationale des associations d'usagers des transports):

M. Jean SIVARDIERE, président

**AUTF** (association des utilisateurs de transport de fret):

M. Philippe BONNEVIE, délégué général.

**Principaux textes de référence**  
**Conseils consultatifs ( CNT CSSPF CSAM CSMM )**  
**( extraits )**

**CNT**

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

**Chapitre IV : Des institutions.**

*Article 16* Modifié par Ordonnance n°2004-637 du 1 juillet 2004 - art. 22 ()

Un conseil national des transports et des comités régionaux 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 transports 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.

Les comités régionaux des transports sont consultés sur l'organisation des transports ferroviaires inscrits au plan régional des transports.

*Article 17* Modifié par Ordonnance n°2004-637 du 1 juillet 2004 - art. 8 ()

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

Les sanctions, notamment les mesures de radiation, de retrait et d'immobilisation prévues par la présente loi, ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission des sanctions administratives placée auprès du préfet de région et présidée par un magistrat de l'ordre administratif. Elle comprend des représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, de leurs salariés et des différentes catégories d'usagers ainsi que des représentants de l'Etat. La procédure devant cette commission revêt un caractère contradictoire. La périodicité de ses réunions est d'au moins une fois par trimestre.

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.

**Décret n°84-139 du 24 février 1984 relatif au Conseil national des transports, aux comités régionaux des transports, et aux commissions régionales des sanctions administratives.**

Modifié notamment par Décret n°2004-1164 du 2 novembre 2004 et Décret n°2006-665 du 7 juin 2006

<http://www.legifrance.gouv.fr/.affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000502826&dateTexte=20080212&fastPos=1&fastReqId=1664628148&oldAction=rechTexte>

**Décret n°85-636 du 25 juin 1985 fixant les modalités selon lesquelles les entreprises appartenant aux secteurs d'activité qui sont représentés au Conseil national des transports et aux comités consultatifs des transports participent aux frais de fonctionnement de ces organismes.**

<http://www.legifrance.gouv.fr/.affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000310005&dateTexte=20080212&fastPos=1&fastReqId=1304690009&oldAction=rechTexte>

**Décret n°85-637 du 25 juin 1985 relatif aux conditions dans lesquelles les entreprises appartenant aux catégories représentées aux comités consultatifs des transports de la région d'Ile-de-France participent aux dépenses de ces organismes.**

<http://www.legifrance.gouv.fr/.affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000508389&dateTexte=20080212&fastPos=1&fastReqId=679760048&oldAction=rechTexte>

### **Projet de décret modificatif du décret 85-636**

Un projet de modification du décret 85-636 , relative à une réforme du financement du CNT, avait été préparé en 2004, pour actualiser les modalités de financement du CNT , notamment en faisant participer à ce financement le gestionnaire d'infrastructure qu'est RFF.

Toutefois, le rapporteur au Conseil d'Etat ayant considéré qu'un tel projet devait se situer dans le cadre d'une refonte plus générale du dispositif, l'administration n'a pas poursuivi ce projet.

### **COLIAC**

**Arrêté du 16 décembre 1999 portant création du comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti**

<http://www.legifrance.gouv.fr/.affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000196480&dateTexte=&fastPos=1&fastReqId=556795987&oldAction=rechTexte>

**Arrêté du 5 mai 2000 modifiant l'arrêté du 16 décembre 1999 portant création du comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti**

<http://www.legifrance.gouv.fr/.affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000217123&dateTexte=&fastPos=5&fastReqId=1107828517&oldAction=rechTexte>

### **CSSPF**

**Décret n°99-221 du 19 mars 1999 relatif au Conseil supérieur du service public ferroviaire**

Modifié par Décret n°2006-260 du 6 mars 2006 - art. 6

<http://www.legifrance.gouv.fr/.affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000210388&dateTexte=20080212&fastPos=1&fastReqId=473241801&oldAction=rechTexte>

#### **Article 1**

Il est institué un Conseil supérieur du service public ferroviaire placé auprès du ministre chargé des transports.

TITRE Ier : ATTRIBUTIONS DU CONSEIL.

#### **Article 2**

Dans le cadre des orientations de la politique des transports fixées par le Gouvernement, dans une optique d'aménagement du territoire et de développement durable, le conseil veille au développement et à l'évolution équilibrée du secteur ferroviaire, à l'unicité du service public ferroviaire, à la cohérence dans la mise en oeuvre de ces orientations par les établissements publics Réseau ferré de France et Société nationale des chemins de fer français, ainsi qu'au respect des missions de service public de ces deux établissements.

### Article 3

Il peut être consulté par le ministre chargé des transports sur toute question relative à l'organisation et au fonctionnement du secteur ferroviaire et à l'accomplissement des missions respectives des deux établissements publics, ainsi que sur les projets de textes législatifs et réglementaires et les projets de textes communautaires, relatifs au transport ferroviaire.

Le conseil adresse ses avis au ministre dans le délai d'un mois à compter de sa saisine.

Toutefois, en cas d'urgence, le ministre peut demander au conseil de rendre son avis dans un délai plus bref qu'il fixe après consultation du président.

### Article 4

Le conseil peut décider, à la majorité de ses membres, de se saisir de toute question entrant dans son domaine de compétence.

Il peut, après en avoir informé le ministre chargé des transports, rendre publics les avis, observations et recommandations qu'il émet dans le cadre du présent article.

### Article 5

Le conseil peut recueillir toutes les informations utiles à l'accomplissement de ses missions.

Il peut procéder, après en avoir informé le ministre chargé des transports, à toute audition qu'il estime nécessaire au bon accomplissement de ses missions.

### Article 6

Le conseil établit un rapport annuel qui précise notamment les conditions dans lesquelles est assuré le fonctionnement du service public des transports ferroviaires. Il relate, en outre, les activités du conseil et répertorie les avis publics qu'il a émis au cours de l'exercice écoulé.

Ce rapport est remis au Premier ministre et aux présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat. Il est rendu public.

### Article 7

Le conseil effectuera, dans un délai de trois ans à compter de sa création, une évaluation de la réforme du secteur du transport ferroviaire, notamment en ce qui concerne la situation économique et financière du secteur, l'unicité du service public et les rapports sociaux. Il établira un bilan qui sera présenté au Parlement et rendu public.

(TITRE II : COMPOSITION DU CONSEIL.)

(TITRE III : FONCTIONNEMENT DU CONSEIL.)

## **Pour mémoire:**

### **CSMM conseil supérieur de la marine marchande**

initialement créée par la loi ( art 1 de la loi 48-340 portant organisation de la marine marchande, le CSMM a été «recréé » ensuite *par décret* en conseil d'Etat:

### **Décret n°2002-647 du 29 avril 2002 relatif à la composition, aux attributions et à l'organisation du Conseil supérieur de la marine marchande.**

<http://www.legifrance.gouv.fr/.affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000772957&dateTexte=20080213&fastPos=1&fastReqId=368714385&oldAction=rechTexte>

#### Article 1

1° Le Conseil supérieur de la marine marchande comprend, outre son président, trente-neuf membres ....

#### Article 2

1° Le Conseil supérieur de la marine marchande peut, sur saisine du ministre chargé de la marine marchande ou du ministre chargé des ports maritimes, donner un avis sur toutes les questions en rapport avec la marine marchande, les transports maritimes, les activités portuaires et les transports à destination ou en provenance des ports maritimes, y compris sur les questions traitant de concurrence et de construction navale.

Il peut également donner un avis sur les propositions d'actes communautaires relevant de sa compétence que lui transmet le ministre chargé de la marine marchande ou le ministre chargé des ports maritimes.

Il peut se saisir de toute question relevant de sa compétence et proposer toute mesure de nature à favoriser l'activité maritime et portuaire.

2° Le Conseil supérieur de la marine marchande est obligatoirement consulté sur les projets de loi et de décret relatifs à la marine marchande ou aux ports maritimes. Son avis est réputé donné, s'il ne s'est pas prononcé dans le délai d'un mois à compter de la date de réception du projet par le président.

3° Le Conseil supérieur de la marine marchande est *obligatoirement consulté sur les questions sur lesquelles le Conseil national des transports a émis un avis qui traite des domaines visés au 1° de l'article 2.*

*Lorsque le Conseil supérieur de la marine marchande exerce les attributions consultatives qui lui sont dévolues par le troisième alinéa de l'article 48 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée, ses avis sont communiqués au Conseil national des transports.*

Article 11

Le livre VII du code des ports maritimes, *le titre Ier de la loi n° 48-340 du 28 février 1948 susvisée*, le décret n° 48-1797 du 26 novembre 1948 modifié relatif à l'organisation et au fonctionnement du Conseil supérieur de la marine marchande sont *abrogés*.

**CSAM conseil supérieur de l'aviation marchande**

créé par décret simple 51-876 , dont les dispositions ont été introduites dans le *code de l'aviation civile par le décret 85-907*

TITRE VII : ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU CONSEIL SUPERIEUR DE L'AVIATION MARCHANDE.

art D370-1 àD370-11du code

[http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?sessionId=15C3853181169BE2D16BE6935469D507.tpdjo14v\\_2?idSectionTA=LEGISCTA000006144016&cidTexte=LEGITEXT000006074234&dateTexte=20080213](http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?sessionId=15C3853181169BE2D16BE6935469D507.tpdjo14v_2?idSectionTA=LEGISCTA000006144016&cidTexte=LEGITEXT000006074234&dateTexte=20080213)

**Article D370-1**

Créé par Décret n°2003-312 du 4 avril 2003 - art. 1 ()

Un Conseil supérieur de l'aviation marchande est placé auprès du ministre chargé de l'aviation civile.

Celui-ci lui soumet les affaires pour lesquelles sa consultation est requise en application du présent code.

Le conseil peut, en outre, être consulté par le ministre chargé de l'aviation civile sur toutes questions intéressant le transport aérien.

Le ministre chargé de l'aviation civile saisit le Conseil supérieur de l'aviation marchande de *tout avis du Conseil national des transports qui intéresse le transport aérien.*

*Les avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande sur toutes questions relevant également de la compétence du Conseil national des transports sont transmis à ce dernier par le ministre chargé de l'aviation civile.*

## TEXTES DE PORTEE GENERALE

**LOI n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.**

DECRET

**Décret n°2006-672 du 8 juin 2006 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de commissions administratives à caractère consultatif.**

NOR: BUDX0600088D

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000640105&dateTexte=20080213&fastPos=1&fastReqId=1410435065&oldAction=rechTexte>

Chapitre Ier : Champ d'application.

Article 1

Les dispositions du présent décret s'appliquent aux commissions administratives à caractère consultatif, quelle que soit leur

dénomination, placées auprès des autorités de l'Etat et des établissements publics administratifs de l'Etat, à l'exception des autorités administratives indépendantes et des commissions créées pour l'application de l'ordonnance du 22 décembre 1958 susvisée, de l'article 9 de la loi du 13 juillet 1983 susvisée et de la loi du 24 mars 2005 susvisée. Elles ne s'appliquent ni aux commissions administratives à caractère consultatif placées auprès d'une autorité de l'Etat lorsqu'elles sont composées exclusivement d'agents de l'Etat, ni aux instances d'étude à caractère temporaire.

## Chapitre II : Dispositions communes.

### Article 2

Sauf lorsque son existence est prévue par la loi, et sous réserve des dispositions du second alinéa de l'article 19, une commission est créée par décret pour une durée maximale de cinq ans.

Cette création est précédée de la réalisation d'une étude permettant notamment de vérifier que la mission impartie à la commission répond à une nécessité et n'est pas susceptible d'être assurée par une commission existante.

Cette commission peut être renouvelée dans les conditions prévues aux alinéas précédents.

### Article 3

Sous réserve de règles particulières de suppléance :

1° Le président et les membres des commissions qui siègent en raison des fonctions qu'ils occupent peuvent se faire suppléer par un membre du service ou de l'organisme auquel ils appartiennent ;

2° Un membre désigné en raison de son mandat électif ne peut se faire suppléer que par un élu de la même assemblée délibérante ;

3° Les personnalités qualifiées ne peuvent se faire suppléer.

### Article 4

Le membre d'une commission qui, au cours de son mandat, décède, démissionne ou perd la qualité au titre de laquelle il a été désigné est remplacé pour la durée du mandat restant à courir par une personne désignée dans les mêmes conditions.

### Article 5

La commission se réunit sur convocation de son président, qui fixe l'ordre du jour. Cette convocation peut être envoyée par tous moyens, y compris par télécopie ou par courrier électronique. Il en est de même des pièces ou documents nécessaires à la préparation de la réunion ou établis à l'issue de celle-ci.

La commission peut être également réunie dans les conditions prévues par le décret qui l'institue.

### Article 6

La commission peut, sur décision de son président, entendre toute personne extérieure dont l'audition est de nature à éclairer ses délibérations. Les personnes ainsi entendues ne participent pas au vote.

### Article 7

Avec l'accord du président, les membres d'une commission peuvent participer aux débats au moyen d'une conférence téléphonique ou audiovisuelle. Ce moyen ne peut pas être utilisé lorsque le vote est secret.

## Chapitre III : Dispositions applicables aux commissions administratives lorsque leur consultation est obligatoire.

### Article 8

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux commissions administratives définies à l'article 1er lorsque leur consultation est rendue obligatoire par une disposition législative ou réglementaire, préalablement aux décisions prises à l'égard des usagers ou des tiers.

### Article 9

Sauf urgence, les membres des commissions reçoivent, cinq jours au moins avant la date de la réunion, une convocation comportant l'ordre du jour et, le cas échéant, les documents nécessaires à l'examen des affaires qui y sont inscrites.

### Article 10

Lorsqu'il n'est pas suppléé, le membre d'une commission peut donner un mandat à un autre membre.

Sauf dispositions contraires, nul ne peut détenir plus d'un mandat.

#### Article 11

Le quorum est atteint lorsque la moitié au moins des membres composant la commission sont présents, y compris les membres prenant part aux débats au moyen d'une conférence téléphonique ou audiovisuelle, ou ont donné mandat.

Lorsque le quorum n'est pas atteint, la commission délibère valablement sans condition de quorum après une nouvelle convocation portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

#### Article 12

La commission se prononce à la majorité des voix des membres présents ou représentés. Lorsqu'il a droit de vote, le président a voix prépondérante en cas de partage égal des voix.

#### Article 13 En savoir plus sur cet article...

Les membres d'une commission ne peuvent prendre part aux délibérations lorsqu'ils ont un intérêt personnel à l'affaire qui en est l'objet. La violation de cette règle entraîne la nullité de la décision prise à la suite de cette délibération lorsqu'il n'est pas établi que la participation du ou des membres intéressés est restée sans influence sur la délibération.

#### Article 14

Le procès-verbal de la réunion de la commission indique le nom et la qualité des membres présents, les questions traitées au cours de la séance et le sens de chacune des délibérations. Il précise, le cas échéant, le nom des mandataires et des mandants.

Tout membre de la commission peut demander qu'il soit fait mention de son désaccord avec l'avis rendu.

L'avis rendu est transmis à l'autorité compétente pour prendre la décision.

#### Article 15

Lorsqu'une commission n'a pas émis son avis dans un délai raisonnable, l'autorité compétente peut prendre la décision.

### Chapitre IV : Dispositions finales et transitoires.

#### Article 16

Les dispositions des articles 1er et 3 à 15 s'appliquent à compter du 1er juillet 2007 aux commissions créées avant la publication du présent décret.

Les dispositions des articles 1er à 15 s'appliquent immédiatement aux commissions créées à compter de la date de publication du présent décret.

#### Article 17

Les dispositions réglementaires instituant des commissions administratives définies à l'article 1er créées avant la date de publication du présent décret sont abrogées au terme d'un délai de trois ans à compter de cette date.

#### Article 18

L'abrogation ou la caducité des dispositions créant une commission dont l'avis est requis préalablement à une décision prise par l'autorité administrative entraîne celle des dispositions réglementaires prévoyant sa consultation.

#### Article 19

Par dérogation au premier alinéa de l'article 16, les dispositions des articles 1er et 3 à 15 sont applicables à compter de la date de publication du présent décret aux commissions prévues au chapitre II du titre Ier du décret du 7 juin 2006 susvisé.

La règle de durée prévue à l'article 2 ainsi que l'article 17 ne sont pas applicables à ces mêmes commissions.

#### Article 20

Le décret n° 83-1025 du 28 novembre 1983 modifié concernant les relations entre l'administration et les usagers est abrogé à compter du 1er juillet 2007.

#### Article 21

Les articles 3 à 15 peuvent être modifiés par décret en Conseil d'Etat.

#### Article 22

Les dispositions du présent décret sont applicables à Mayotte, en Polynésie française, à Wallis et Futuna, en Nouvelle-Calédonie et aux Terres australes et antarctiques françaises.

## **Extraits du guide de légistique**

[http://www.legifrance.gouv.fr/html/Guide\\_legistique\\_2/522.htm](http://www.legifrance.gouv.fr/html/Guide_legistique_2/522.htm)

### **5.2.2 Créer, modifier ou supprimer un organisme à caractère consultatif**

Quelle que soit sa dénomination (conseil, commission, comité...), un organisme à caractère consultatif a pour but d'éclairer l'autorité administrative et d'associer au processus de décision tous les services concernés ainsi que, le plus souvent, les représentants des différents intérêts en présence : usagers, organisations professionnelles, associations, organisations syndicales ... Il se distingue par conséquent des instances collégiales de décision, telles que les autorités administratives indépendantes.

L'expérience montre que la multiplication de ces organismes n'est pas la marque d'une bonne administration. En effet, au-delà de l'intérêt politique ou psychologique supposé que peut comporter l'annonce de leur création, leur utilité réelle est souvent modeste dans la durée, tandis que leurs inconvénients ne doivent pas être sous-estimés : dilution des responsabilités qui peut en résulter, temps qu'ils prennent à ceux qui y participent, délais supplémentaires qu'ils induisent dans le processus de décision, risque d'illégalité de cette dernière si la consultation n'a pas été conduite régulièrement.

Ceci explique qu'une réduction du nombre des commissions administratives soit poursuivie dans le cadre des politiques de simplification administrative et de réforme de l'État. Plusieurs textes sont intervenus récemment à cet égard :

- L'ordonnance n°2004-637 du 1er juillet 2004 a supprimé plusieurs commissions administratives devenues obsolètes, a limité la présence de magistrats de l'ordre judiciaire ou administratif aux seuls organes où leur participation est indispensable et a remplacé environ 70 commissions préexistantes au niveau déconcentré par un nombre limité de commissions thématiques auprès des préfets, parfois désignées sous les termes de « commissions pivots ». Les attributions et les règles d'organisation et de fonctionnement de ces commissions sont désormais fixées par le décret n° 2006-665 du 7 juin 2006.

- Le décret n° 2006-672 du 8 juin 2006 prévoit que de nouvelles commissions administratives à caractère consultatif ne pourront être instituées auprès des autorités de l'État ou de ses établissements publics que par la voie d'un décret et pour une durée déterminée qui ne peut excéder cinq ans. Elles pourront néanmoins être reconduites de façon expresse par un nouveau décret pris selon les mêmes formes avant ce terme. De même, les textes réglementaires antérieurs au 9 juin 2006 qui avaient institué de telles commissions seront abrogés de façon automatique à compter du 9 juin 2009 si un nouveau décret ne vient pas en confirmer l'existence avant cette échéance.

Ces règles de limitation dans le temps ne s'appliquent toutefois pas lorsque l'existence de la commission procède d'une disposition législative, y compris pour les « commissions pivots » prévues par l'ordonnance du 1<sup>er</sup> juillet 2004.

Elles ne valent par ailleurs que dans le champ d'application du décret du 8 juin 2006, ce qui exclut les autorités administratives indépendantes ou les comités temporaires d'étude, mais également les commissions composées uniquement d'agents de l'État, ainsi que les instances paritaires prévues par le statut général des fonctionnaires (article 9 de la loi n°83-634 du 13 juillet 1983), le statut de la magistrature (ordonnance organique du 22 décembre 1958) ou le statut général des militaires (loi n° 2005-270 du 24 mars 2005).

Dans tous les cas où l'existence de la commission est limitée dans la durée, il est vivement conseillé de déterminer explicitement dans le texte institutif la date à laquelle elle cessera d'exister.

#### **Les questions préalables :**

Il convient, avant de prendre un texte instituant une nouvelle commission consultative, de se poser deux questions :

*1° Est-il indispensable de donner une forme institutionnelle et permanente à la consultation ou à la concertation que l'on souhaite mener ?*

Il faut rappeler à cet égard qu'institutionnaliser une commission par un texte se justifie essentiellement lorsque l'on entend conférer des effets de droit à sa consultation, c'est-à-dire essentiellement dans le cas où elle a vocation à constituer une garantie procédurale dont le respect conditionnera la légalité des décisions qui en procèdent.

Il est toujours loisible à un ministre ou à toute autre autorité administrative centrale ou déconcentrée de prendre l'initiative d'organiser une ou plusieurs réunions sur un objet déterminé en invitant à y participer toute personne dont l'avis peut être utile préalablement à la prise de décision ou de constituer un groupe de travail avec les représentants des intérêts en présence sans qu'un texte ne soit nécessaire à cette fin (CE, 1er juin 1984, Confédération nationale des groupes autonomes de l'enseignement public).

*2° N'existe-t-il pas déjà une instance pouvant fournir le cadre que l'on souhaite, le cas échéant au prix d'un ajustement de ses attributions, de sa composition ou de son mode de fonctionnement ?*

Pour les commissions entrant dans le champ du décret du 8 juin 2006, la réponse à ces questions doit être apportée de façon détaillée dans l'étude exigée par son article 2 « permettant notamment de vérifier que la mission impartie à la commission répond à une nécessité et n'est pas susceptible d'être assurée par une commission existante ».

#### **Niveau de texte**

La régularité d'une consultation suppose d'abord que la commission ait une existence légale et notamment qu'elle ait été instituée par l'autorité compétente, compte tenu de son objet, et selon les formes prescrites.

#### **Niveau réglementaire :**

L'institution d'une procédure de consultation facultative ou obligatoire dans l'exercice par l'État de l'une de ses compétences est un élément de la procédure administrative non contentieuse et relève par suite normalement du domaine réglementaire. Il en va de même



de la définition de la composition, des attributions et du fonctionnement de l'organisme créé à cet effet.

On examinera au préalable si la procédure consultative s'analyse comme une mesure d'application d'une disposition législative renvoyant un niveau réglementaire déterminé (pour le cas d'un renvoi à un décret en Conseil d'État : CE, 28 juillet 1999, Syndicat des psychiatres des hôpitaux).

Si tel n'est pas le cas, le niveau de texte à retenir est, en règle générale, celui du décret simple. Notamment, ce niveau sera pertinent pour toutes les commissions consultatives relevant du champ d'application du décret du 8 juin 2006 (cf supra).

Pour les instances paritaires de la fonction publique, on se reportera aux règles particulières prévues par les dispositions statutaires posées par la loi et par les décrets généraux applicables (pour la fonction publique de l'État, voir les articles 12 à 17 de la loi n°84-16 du 11 janvier 1984 et les décrets n° 82-451 du 28 mai 1982 relatif aux commissions administratives paritaires et n° 82-452 du 28 mai 1982 relatif aux comités techniques paritaires)

Les instances internes composées uniquement de fonctionnaires de l'État relèvent également d'un décret simple lorsqu'elles réunissent des représentants des différents ministères et administrations de l'État et touchent, de ce fait, à l'organisation du travail interministériel. En revanche, un ministre peut créer par arrêté ou par une simple note de service, une commission qui ne regrouperait que des représentants des services placés sous son autorité.

### Niveau législatif ;

Par exception, l'intervention du législateur se justifie si la procédure administrative en cause touche directement à l'une des matières que la Constitution réserve à la loi, ce qui amène à se poser deux questions :

*1°) Par elle-même, la consultation de la commission met elle en cause l'un des principes fondamentaux ou affecte-t-elle l'une des règles énumérés à l'article 34 de la Constitution ?*

Généralement, l'intervention d'une commission disposant de compétences purement consultatives et dont les avis ne lient pas l'autorité administrative ne saurait avoir pour effet de mettre en cause l'un de ces principes ou l'une de ces règles (décisions CC n° 98-183 L du 5 mai 1998, n° 2003-194 L du 22 mai 2003, n° 2003-484 DC du 20 novembre 2003).

Il en va différemment lorsque la commission dispose d'attributions quasi-décisionnelles telles que le pouvoir d'infirmier des décisions provisoires prises par l'autorité administrative (décision n° 76-88 L ; commissions régionales d'hospitalisation) ou une procédure d'avis conforme (décision n° 82-124 L du 23 juin 1982 s'agissant des comités de bassin).

Il est par ailleurs des cas où le simple fait d'imposer une étape consultative dans un processus de décision peut mettre en cause un principe dont il revient au législateur de connaître, en particulier s'agissant du principe de libre administration des collectivités locales.. Il est recommandé dans ce cas que le cadre de la procédure, voire un encadrement de la composition de l'organisme soient prévus par la loi. Ainsi, le Conseil constitutionnel a considéré que la création d'une commission nationale du débat public susceptible de prendre l'initiative d'organiser un débat public sur un projet d'une collectivité locale (même sans son accord) mettait en cause ce principe et devait dès lors être posée par le législateur. En revanche, dès lors que les travaux de cette commission ne liaient aucune autorité publique, la détermination de sa composition relevait du domaine réglementaire (décision n°99-184 L du 18 mars 1999). De même, s'agissant de la loi relative à la prise en charge de la perte d'autonomie des personnes âgées et à l'allocation personnalisée d'autonomie qui prévoyait que cette allocation serait accordée par décision du président du conseil général « sur proposition » d'une commission qu'il préside, le Conseil constitutionnel a admis que sa composition puisse être renvoyée au pouvoir réglementaire, après avoir vérifié que l'exécutif départemental restait libre de ne pas suivre cette proposition et sous la réserve que le pouvoir réglementaire tienne compte des travaux préparatoires indiquant qu'elle serait composée en majorité de représentants du conseil général (décision n°2001-447 DC du 18 juillet 2001). Enfin, il a jugé que la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, qui créait des « conférences régionales de l'aménagement et du développement du territoire » et énonçait les catégories de collectivités locales représentées en leur sein, avait pu, s'agissant d'organismes consultatifs, renvoyer à un décret en Conseil d'État le soin de fixer les conditions de désignation de leurs membres (décision n°94-358 DC du 26 janvier 1995).

*2°) La consultation peut-elle être regardée comme une « garantie fondamentale » qui relève du domaine de la loi ?*

L'avis préalable d'une instance consultative, en particulier lorsqu'elle comprend parmi ses membres des représentants des principaux intérêts concernés, peut parfois être regardé comme constituant une garantie fondamentale que la Constitution range dans le domaine de la loi : droit de propriété, exercice des libertés publiques, garanties reconnues aux fonctionnaires... Ainsi, l'existence d'une commission dont la consultation est requise avant l'expulsion d'un étranger, sauf urgence absolue, relève de la loi (article L.522-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile). De même, l'existence des commissions administratives paritaires et des comités techniques paritaires qui participent des « garanties fondamentales accordées aux fonctionnaires civils et militaires de l'État » est prévue par la loi (pour la fonction publique de l'État, articles 12, 14 et 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984) ; De même, une obligation consultative peut constituer, non plus une limitation, mais au contraire une garantie pour le respect du principe de libre administration des collectivités locales ; Il en est ainsi de la consultation du « comité des finances locales », prévu par les articles L.1211-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, chargé de contrôler la répartition de la dotation globale de fonctionnement et d'émettre un avis sur tout décret à caractère financier les concernant.

Le Conseil constitutionnel a considéré que l'obligation pour le ministre de l'agriculture, saisi d'un recours contre le refus d'agrément d'un plan de gestion d'une propriété forestière, de prendre l'avis d'un organisme représentatif des propriétaires forestiers relève de la loi dès lors qu'elle constitue une garantie essentielle offerte au requérant avant que ne soit prise une décision susceptible de porter atteinte à ses droits de propriétaire (décision n° 77-98 L du 27 avril 1977). De même, s'agissant de la liberté contractuelle, il a été jugé qu'il incombait au Parlement de prévoir le caractère obligatoire de la consultation de la commission des clauses abusives préalablement à l'édiction de décrets visant à interdire, limiter ou réglementer certains clauses dans les contrats entre professionnels et non professionnels (décision n°95-170 L du 8 décembre 1992, articles 36 et 37 de la loi du 10 janvier 1978 sur la protection et l'information des consommateurs de produits et de services).

Cependant, il est à signaler que dans des décisions récentes (n° 98-183 L du 5 mai 1998, n° 2003-194 L du 22 mai 2003), le Conseil constitutionnel a paru s'orienter vers une conception plus restrictive du domaine de la loi, selon laquelle l'intervention du législateur ne serait juridiquement nécessaire que dans l'hypothèse où l'avis émis par l'instance consultative en cause lie l'autorité compétente dans son pouvoir de décision et que cette décision touche à une matière relevant du domaine de la loi. La portée exacte de l'inflexion de la jurisprudence qui en résulterait par rapport à ses décisions antérieures reste encore incertaine.

3°) Lorsqu'il incombe au législateur, ainsi qu'il a été dit, de créer la commission, de prévoir sa consultation obligatoire ou d'encadrer sa composition, le pouvoir réglementaire n'en dispose pas moins d'une compétence étendue pour énumérer ses membres, préciser ses modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que les règles de procédure à observer (décision CC n°92-170 du 8 décembre 1992).

## **LOI n° 2007-1787 du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit (1)**

### **Chapitre VI : Habilitation du Gouvernement à procéder à l'adoption et à la rectification de la partie législative de codes** **Article 28**

I. — Dans les conditions prévues par l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à **procéder par ordonnance à l'adoption de la partie législative du code des transports.**

Les dispositions codifiées sont celles en vigueur au moment de la publication de l'ordonnance, sous réserve des modifications nécessaires :

1° Pour assurer le respect de la hiérarchie des normes, la cohérence rédactionnelle des textes ainsi rassemblés, harmoniser l'état du droit, remédier aux éventuelles erreurs et abroger les dispositions, codifiées ou non, devenues sans objet ;

2° Pour étendre, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, les dispositions ainsi codifiées à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française, aux Terres australes et antarctiques françaises et aux îles Wallis et Futuna ainsi que permettre les adaptations nécessaires à l'application de ces dispositions à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon ;

3° Pour étendre aux départements et régions d'outre-mer les dispositions ainsi codifiées issues des lois qui n'ont pas été rendues applicables à ces collectivités.

II. - L'ordonnance prévue au I **doit être prise au plus tard le 31 décembre 2008.** Un projet de loi de ratification est déposé au Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

NB: La commission supérieure de codification a adopté les parties législatives du code des transports

## **ANNEXE n°4**

### **Composition actuelle des organismes consultatifs**

**CNT**

**Décret n°84-139 du 24 février 1984 relatif au Conseil national des transports, aux comités régionaux des transports, et aux commissions régionales des sanctions administratives. Art 9**

#### **L'assemblée générale ( 104 membres)**

**L'assemblée générale**, dont les membres sont nommés par arrêté du ministre chargé des transports, comprend outre le **président et les trois vice-présidents** du Conseil national :

**1° Quatre membres du Parlement** désignés par l'assemblée à laquelle ils appartiennent :

Deux députés ;

Deux sénateurs.

**2° Dix élus locaux** désignés après avis du ministre de l'intérieur :

Trois conseillers régionaux ;

Trois conseillers généraux ;

Quatre maires ou présidents d'autorités organisatrices de transports urbains.

**3° Le président du Conseil supérieur de la marine marchande et le président du conseil supérieur de l'aviation marchande.**

**4° Vingt et un membres représentant l'Etat.**

Un membre du Conseil d'Etat et un membre de la Cour des comptes désignés respectivement sur proposition du vice-président du Conseil d'Etat et du premier président de la Cour des comptes.

Trois représentants du ministre chargé de l'économie, des finances et du budget ;

Un représentant du ministre chargé des affaires sociales ;

Un représentant du ministre chargé de l'intérieur ;

Trois représentants du ministre chargé des transports aériens, maritimes et terrestres ;

Un représentant du ministre chargé de la défense ;

Un représentant du ministre chargé de l'agriculture ;

Deux représentants du ministre chargé de l'industrie et de la recherche ;

Un représentant du ministre chargé du commerce extérieur ;

Un représentant du ministre chargé de l'éducation nationale ;

Un représentant du ministre chargé des départements d'outre-mer ;

Un représentant du ministre chargé du Plan ;

Un représentant du ministre chargé de l'aménagement du territoire et de l'action régionale ;

Un représentant du ministre chargé de la poste ;

Un représentant du ministre chargé du tourisme.

Les représentants des ministres sont désignés sur proposition de ces derniers.

**5° Quatre personnalités compétentes en matière de transports.**

**6° Treize usagers des transports**, désignés sur proposition des organismes qu'ils représentent :

Un représentant des offices de transports et des P.T.T. ;

Deux représentants des chambres de commerce et d'industrie ;

Un représentant des chambres d'agriculture ;

Un représentant des chambres de métiers et de l'artisanat ;

Huit représentants d'associations d'usagers des transports.

**7° Vingt-trois représentants d'entreprises concourant à l'activité de transport**, désignés sur proposition des organisations professionnelles ou des organismes intéressés :

Quatre représentants au titre du transport routier, dont un au titre de la location de véhicules industriels ;

Un représentant du Comité national routier ;

Deux représentants au titre du transport pour leur propre compte ;

Quatre représentants au titre du transport ferroviaire ;

Deux représentants au titre du transport urbain ;

Trois représentants au titre du transport aérien ;

Un représentant au titre du transport maritime ;

Deux représentants au titre du transport fluvial ;

Un représentant au titre du transport par canalisation ;

Deux représentants des professions auxiliaires de transport ;

Un représentant au titre du transport combiné ;

**8° Vingt-trois membres désignés sur proposition des syndicats représentatifs au plan national des salariés** dans le secteur des transports ;

Sept au titre du transport routier ;

Sept au titre du transport ferroviaire ;

Deux au titre du transport urbain ;  
Trois au titre du transport aérien ;  
Deux au titre du transport maritime ;  
Deux au titre du transport fluvial.

## **Art 11**

### **La section permanente, (50 membres)**

**La section permanente**, dont les membres sont nommés par arrêté du ministre chargé des transports parmi les membres de l'assemblée générale, comprend, outre **le président et les vice-présidents** du Conseil national des transports

#### ***Deux membres du Parlement :***

un député ;  
un sénateur.

#### ***Trois élus locaux :***

un conseiller régional ;  
un conseiller général ;  
un maire ou un président d'autorité organisatrice de transports urbains.

#### ***Six représentants de l'Etat.***

**Trois personnalités qualifiées** en matière de transports.

#### ***Six représentants des usagers*** des transports :

un représentant des offices des transports et des P.T.T. ;  
un représentant des chambres de commerce et d'industrie ;  
quatre représentants d'associations d'usagers de transports, dont deux au titre des transports de personnes et deux au titre des transports de marchandises.

#### ***Treize représentants d'entreprise qui participent aux opérations de transport.***

**Treize représentants des syndicats représentatifs** au plan régional des salariés dans le secteur des transports.

Le président du Conseil national des transports préside la section permanente et en arrête l'ordre du jour.

## **CSSPF**

**Décret n°99-221 du 19 mars 1999 relatif au Conseil supérieur du service public ferroviaire** Modifié par Décret n°2006-260 du 6 mars 2006 - art. 6

### **45 membres**

Le Conseil supérieur du service public ferroviaire comprend :

#### ***Six parlementaires***

Trois députés, désignés par le président de l'Assemblée nationale ;  
Trois sénateurs, désignés par le président du Sénat ;

#### ***Six élus locaux***

Quatre conseillers régionaux ;  
Un conseiller général ;  
Un maire ;

### ***Cinq représentants de l'Etat***

Le directeur des transports terrestres ou son représentant ;

Le délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale ou son représentant ;

Le directeur général du Centre D'analyse stratégique ou son représentant ;

Le directeur général de l'Agence des participations de l'Etat ou son représentant ;

Le directeur du budget ou son représentant ;

### ***Cinq personnalités qualifiées***

Deux personnalités qualifiées dans le domaine des transports, nommées par arrêté du ministre chargé des transports ;

Une personnalité qualifiée dans le domaine des questions européennes, nommée par arrêté du ministre chargé des affaires européennes ;

Une personnalité qualifiée dans le domaine des questions environnementales, nommée par arrêté du ministre chargé de l'environnement ;

Une personnalité qualifiée dans le domaine des questions d'aménagement du territoire, nommée par arrêté du ministre chargé de l'aménagement du territoire ;

### ***Deux représentants d'entreprises du secteur des transports ferroviaires***

Le président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français ou son représentant ;

Le président du conseil d'administration de Réseau ferré de France ou son représentant ;

### ***Douze représentants des salariés***

Dix représentants des salariés de la SNCF, nommés par arrêté du ministre chargé des transports, sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives du personnel de cet établissement public, à raison d'un au minimum par organisation représentative ;

Deux représentants des salariés de Réseau ferré de France, nommés par arrêté du ministre chargé des transports, sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives du personnel ;

### ***Huit représentants des usagers***

Six représentants des clients, à raison de deux représentants des voyageurs et quatre représentants des chargeurs, dont un représentant des ports, nommés par arrêté du ministre chargé des transports ;

Un représentant d'une association de consommateurs nommé par arrêté du ministre chargé de la consommation ;

Un représentant des chambres de commerce et d'industrie, nommé par arrêté du ministre chargé du commerce et de l'industrie, sur proposition de l'assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie ;

***Un représentant d'une association de protection de l'environnement*** agréée au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement, exerçant son activité sur l'ensemble du territoire national, nommé par arrêté du ministre chargé de l'environnement.

## **L'exemple du groupe de travail n° 1 du Grenelle de l'environnement**

### **5 collègues et un groupe de personnes morales associées:**

2 Présidents - JOUZEL Jean - Climatologue, STERN Nicholas - Economiste

2 Vice-présidents - BARD Edouard - Climatologue, LION Yves - Architecte urbaniste

[1 Rapporteur - BLANC Patricia - Chef du service de l'environnement industriel (DPPR - MEDAD)

3 Rapporteurs-adjoints - ROSSINOT Philippe - Centre d'analyse Stratégique (CAS) transports et déplacements, POULIQUEN Hervé - CAS énergie, BURIN des ROZIERS Emeric - Commission de régulation de l'énergie (CRE)]

### **Collège ONG**

- DEN HARTIGH Cyrielle - Amis de la Terre
- DUBROMEL Michel - France Nature Environnement (FNE)
- GARNIER Christian - FNE
- GRANDJEAN Alain - Fondation Nicolas Hulot (FNH)
- JADOT Yannick - Greenpeace / MARILLIER Frédéric - Greenpeace
- MATHY Sandrine - Présidente Réseau Action Climat-France
- SIVARDIERE Jean - Président Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) (représente FNE) / SALOMON Thierry - Negawatt
- TOULOUSE Edouard - WWF / DEMAILLY Damien - WWF

### **Collège ETAT**

- CHEVET Pierre-Franck - Directeur général de l'énergie et des matières premières (DGEMP - MEDAD)
- DREGE Pierre-Olivier - Directeur général de l'Office national des forêts (ONF)
- GAZEAU Jean-Claude - Président de la Mission interministérielle de l'effet de serre (MIES - MEDAD)
- GRESSIER Claude - Président de section - Conseil général des ponts et chaussées (MEDAD)
- LECOMTE Alain - Directeur général de l'urbanisme de l'habitat et de la construction (MEDAD)
- MAUGARD Alain - Président du Centre scientifique et technique du bâtiment
- PAPPALARDO Michèle - Présidente de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)
- TOUSSAIN Rémi - Directeur général d'Agro-Paris Tech

### **Collège SALARIES**

- BOMPARD Jean-Pierre - CFDT
- CAHEN Edouard - FO énergie et mines
- CARRIE Laurent - Confédération française de l'encadrement - Confédération générale des cadres (CFE/CGC)
- CATZ Henri - CFDT
- AUFRERE Rémi - FO cheminots
- PARANT Jean-Marie - CFTC
- SOTURA Jean-Pierre - Secrétaire général Union fédérale des ingénieurs, cadres et techniciens (UFICT-CGT)
- VERITE Jérôme / GENESTE Daniel - CGT

### **Collège EMPLOYEURS**

- ANTOLINI André - Syndicat des énergies renouvelables
- CAPMAS Alain - Mouvement des entreprises de France (MEDEF) – Directeur général Association technique de l'industrie des liants hydrauliques (ATILH)
- CARTON Jean-Marie - Union professionnelle artisanale (UPA)
- CUYPERS Pierre - Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (FNSEA)
- De CROUTTE Henry - MEDEF – Responsable environnement de l'Union des industries chimiques (UIC)
- FAUCONNIER Roland - Confédération générale du patronat des petites et moyennes entreprises (CGPME) – Fédération française du bâtiment (FFB)
- GRAFF Claude MEDEF – Directeur général "énergies renouvelables"
- VERMOT-DESROCHES Patrick - CGPME – Fédération nationale des transports routiers (FNTR)

### **Collège COLLECTIVITES TERRITORIALES**

- BIZET Jean - Sénateur de la Manche
- BOURGAIN Michel - Maire de l'Ile-Saint-Denis (93)
- CHARRIER Bernard-Alain - Maire de Nersac (16)
- GROSDIDIER François - Député de la Moselle
- MALVY Martin - Président de la région Midi-Pyrénées
- SCHEPMAN Jean - Vice-président du Conseil général du Nord
- SPIEGEL Joseph - Président de la communauté d'agglomération de Mulhouse (Haut-Rhin), vice-président de l'Assemblée des communautés de France (AdCF)
- VIAL Jean-Pierre - Président du Conseil général de la Savoie

### **PERSONNES MORALES ASSOCIEES**

- AUBERT Daniel - Union sociale pour l'habitat (USH)
- BERGER Arnaud - Directeur du développement durable - Groupe Banque Populaire
- CRIQUI Patrick - Directeur de Economie de la production et de l'intégration internationale (EPII)
- DUCHENE Chantal - Directrice générale Groupement des autorités responsables de transport - GART)
- de L'ESTOILE Marie - Présidente UCCF
- GAZEAU Bruno - Union des transports publics (UTP)
- JANCOVICI Jean-Marc - Consultant énergie et climat
- JEDLICZKA Marc - Comité de liaison énergies renouvelables (CLER)

- PARET Dominique - Union française des industries pétrolières (UFIP)
- PERRIN Jean - Union nationale de la propriété immobilière (UNPI)
- SANIEZ Thierry - Consommation Logement et Cadre de Vie (CLCV)
- SITBON Simone - Union nationale des associations familiales (UNAF)

## Le COLIAC

**Arrêté du 16 décembre 1999 portant création du comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti modifié par Arrêté du 5 mai 2000 , art 4.**

**Art. 4.** - Outre le président et les deux vice-présidents, le comité comprend :

1. Deux membres du Parlement proposés par l'assemblée à laquelle ils appartiennent :
  - un député ;
  - un sénateur.
2. Trois représentants des collectivités territoriales désignés par l'Assemblée des régions de France (ARF), l'Assemblée des départements de France (ADF) et l'Association des maires de France (AMF) :
  - un conseiller régional ;
  - un conseiller général ;
  - un maire.
3. Huit représentants de l'Etat proposés par le ou les ministre(s) chargé(s) de l'équipement, des transports, du logement et du tourisme :
  - Au titre des transports :
    - un représentant de la direction des routes ;
    - un représentant de la direction de la sécurité et de la circulation routières ;
    - un représentant de la direction générale de l'aviation civile ;
    - un représentant de la direction des transports terrestres ;
    - un représentant de la direction des transports maritimes, des ports et du littoral.
  - Au titre de l'urbanisme et de la construction :
    - deux représentants de la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction.
  - Au titre du tourisme :
    - un représentant de la direction du tourisme.
4. Onze représentants des associations de personnes handicapées proposés par les organismes considérés :
  - un membre du Groupement pour l'insertion des handicapés physiques (GIHP) ;
  - un membre du Comité national pour la réadaptation des handicapés (CNRH) ;
  - un membre de l'Association des paralysés de France (APF) ;
  - un membre de la Fédération nationale des associations d'infirmités motrices cérébrales (FANAIMEC) ;
  - un membre du Comité national pour la promotion sociale des aveugles (CNPSA) ;
  - un membre de l'Union nationale des associations de parents d'enfants et amis d'enfants inadaptés (UNAPEI) ;
  - un membre de la Fédération française des associations et amicales d'insuffisants respiratoires (FFAAIR) ;
  - un membre de l'Union nationale pour l'insertion sociale du déficient auditif (UNISDA) ;
  - un membre de l'Union nationale des associations familiales (UNAF) ;
  - un membre de l'Association pour le logement des grands infirmes (ALGI) ;
  - un membre de la Fédération nationale des accidentés du travail et des handicapés (FNATH).»
5. Douze représentants des autorités organisatrices de transport et des professionnels du transport proposés par les organismes qu'ils représentent :
  - un membre du Groupement des autorités responsables de transports (GART) ;
  - un membre du Syndicat des transports parisiens (STP) ;
  - un membre de l'Union des transports publics (UTP) ;
  - un membre de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) ;
  - un membre de la Société nationale des chemins de fer (SNCF) ;
  - un membre de Réseau Ferré de France (RFF) ;

- un membre de l'Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroport (UCCEGA) ;
- un membre de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) / Chambre syndicale des transports aériens (CSTA) » ;
- un membre de la Fédération nationale des artisans du taxi (FNAT) ;
- un membre du Comité central des armateurs de France (CCAF) ;
- un membre du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).
- un membre du syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA).

6. Neuf représentants des professionnels de l'urbanisme et de la construction proposés par les organismes qu'ils représentent :

- un membre de la Fédération nationale des conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (FNCAUE) ;
- un membre de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU).

Au titre des maîtres d'ouvrage :

- un membre de l'Union nationale des fédérations d'organismes d'habitations à loyer modéré (UNFOHLM) ;
- un membre de la Fédération nationale des promoteurs constructeurs (FNPC) ;
- un membre de la Fédération nationale des sociétés d'économie mixte (FNSEM) ;
- un membre de l'Association des ingénieurs des villes de France (AIVF).

Au titre des maîtres d'œuvre :

- un membre de la Chambre des ingénieurs-conseils de France (CICF) ;
- un membre de l'Union nationale des syndicats français d'architectes (UNSFA) ;
- un membre de la Chambre syndicale des sociétés d'études techniques et de conseil (SYNTEC).

7. Six représentants des professionnels du tourisme proposés par les organismes qu'ils représentent :

- un membre de la Fédération nationale des comités départementaux du tourisme (FNCDDT)
- un membre de la Fédération nationale de l'hôtellerie de plein air (FNHPA) ;
- un membre du Syndicat national des agences de voyage (SNAV) ;
- un membre du Syndicat national des résidences de tourisme (SNRT) ;
- un membre de l'Union des métiers et des industries de l'hôtellerie (UMIH) ;
- un membre de l'Union nationale des associations de tourisme et de plein air (UNAT)

8. Cinq représentants des syndicats représentatifs au plan national des salariés, proposés par les organisations qu'ils représentent :

- un représentant de la Confédération française démocratique du travail (CFDT) ;
- un représentant de la Confédération française des travailleurs chrétiens (CFTC) ;
- un représentant de la Confédération française de l'encadrement (CGC) ;
- un représentant de la Confédération générale du travail (CGT) ;
- un représentant de Force ouvrière (FO).

Art. 5. - Participent de droit aux travaux du comité, avec voix consultative :

- le délégué interministériel aux personnes handicapés ;
- le délégué ministériel à l'accessibilité ;
- sept personnes qualifiées, dont une de chacun des cinq organismes d'études ou de recherche dans les domaines du transport et du cadre bâti suivants, proposées par les entités qu'elles représentent :
  - l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) ;
  - le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) ;
  - le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB) ;
  - l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) ;
  - le plan urbanisme construction architecture (PUCA).



**Textes relatifs au CNR****CNR****Décret n°89-169 du 13 mars 1989 portant création d'un comité professionnel de développement économique dénommé Comité national routier**

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, et du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer,

Vu la loi n° 78-654 du 22 juin 1978 concernant les comités professionnels de développement économique ;

Vu l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté de la concurrence et des prix, et notamment son article 58 ;

Vu le décret n° 55-733 du 26 mai 1955 portant codification et aménagement des textes relatifs au contrôle économique et financier de l'Etat ;

Vu le décret n° 86-1400 du 31 décembre 1986 relatif à l'observation des prix et des coûts des transports routiers de marchandises et à l'instauration de tarifs de référence à caractère indicatif ;

Vu le décret n° 88-638 du 6 mai 1988 relatif à l'abrogation de la tarification routière obligatoire ;

Vu le décret n° 88-1273 du 30 décembre 1988 relatif à l'abrogation de l'article 40 du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers ;

Vu la demande en date du 28 décembre 1988 formulée par le Comité national routier ;

Vu les avis des organisations professionnelles représentatives intéressées ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

**Article 1**

Est autorisée la transformation du Comité national routier, institué par l'article 40 du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949, en comité professionnel de développement économique. Il conserve la dénomination de Comité national routier.

Article 2 Modifié par Décret n°2001-929 du 8 octobre 2001 - art. 1 ()

Le Comité national routier a pour mission de :

- a) Participer à l'observation économique du marché et diffuser à la profession des transporteurs routiers de marchandises et aux pouvoirs publics les informations qu'il recueille et les analyses économiques qu'il réalise ;
- b) Effectuer des travaux de recherche et des études socio-économiques utiles à l'ensemble de la profession ;
- c) Mener toute mission d'intérêt général pour la profession confiée par le ministre chargé des transports.

Le Comité national routier peut être saisi par le ministre chargé des transports de toute demande d'étude et d'évaluation concernant le secteur des transports de marchandises et la profession de transporteur, pour tout ce qui concerne l'état du marché et les relations entre les clients, les transporteurs et les destinataires.

Il adresse au ministre chargé des transports et au président du Conseil national des transports un rapport annuel sur son activité.

**Article 3**

Modifié par Décret n°2001-929 du 8 octobre 2001 - art. 2 ()

Le Comité national routier est administré par un conseil d'administration de dix-huit membres nommés par arrêté du ministre chargé des transports.

Il est ainsi composé de :

- a) Douze membres désignés sur proposition des organisations professionnelles représentatives des transporteurs routiers de marchandises et des commissionnaires, dont les présidents de ces organismes. Un arrêté du ministre chargé des transports fixe le nombre de sièges attribués à chaque organisation professionnelle en fonction de sa représentativité ;
- b) Six personnes qualifiées désignées par le ministre chargé des transports.

Article 4 Modifié par Décret n°2001-929 du 8 octobre 2001 - art. 3 ()

Le mandat des membres du conseil d'administration est de trois ans. Il est renouvelable.

Il peut y être mis fin avant le terme par arrêté du ministre chargé des transports, et s'il s'agit d'un membre nommé sur proposition des

organisations professionnelles, après avis de ces organisations ; le ministre a, en outre, dans les mêmes conditions, la faculté de pourvoir à toute vacance survenue en cours de mandat pour la durée restant à courir de ce mandat.

Article 5 Modifié par Décret n°2001-929 du 8 octobre 2001 - art. 4 ()

Le conseil d'administration choisit en son sein, à la majorité de ses membres, un président et des vice-présidents dont la nomination est soumise à l'agrément du ministre chargé des transports. Dans le cas où le président ne peut plus exercer ses fonctions, l'élection d'un nouveau président doit intervenir lors de la réunion du conseil d'administration qui suit la constatation de cette vacance.

Le conseil d'administration désigne un bureau composé du président, des vice-présidents et d'au moins un membre issu des personnes qualifiées.

Le conseil d'administration se réunit au moins quatre fois dans l'année sur convocation du président qui fixe l'ordre du jour des réunions. En cas de vacance du président, un des vice-présidents peut assurer ces fonctions. Le conseil d'administration peut être convoqué à la demande de la majorité de ses membres.

Il ne peut délibérer valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents. Les délibérations sont acquises à la majorité des membres présents. Si le quorum n'est pas atteint, le conseil d'administration se réunit de droit à l'expiration d'un délai d'une semaine.

Il peut créer des commissions de travail destinées à préparer les délibérations sur des questions particulières. Ces commissions sont constituées majoritairement de membres du conseil d'administration.

Le conseil d'administration nomme, hors de ses membres, un directeur, auquel il délègue les pouvoirs nécessaires à la coordination des activités, la gestion et la direction du comité. Le directeur assiste aux séances du conseil d'administration et peut rapporter sur des questions inscrites à l'ordre du jour.

Les séances du conseil d'administration ne sont pas publiques.

Article 5 bis Créé par Décret n°2001-929 du 8 octobre 2001 - art. 5 ()

Un conseil scientifique est institué auprès du conseil d'administration. Il est composé de six membres désignés ainsi qu'il suit :

a) Deux représentants du ministre chargé des transports, un représentant du ministre chargé de l'économie et des finances et un représentant d'un organisme d'analyse choisi par le ministre chargé des transports, désignés dans des conditions fixées par un arrêté interministériel ;

b) Deux personnes qualifiées, dont le mandat est de trois ans, désignées par le conseil d'administration.

Le conseil scientifique désigne un président en son sein.

Le conseil scientifique approuve la méthodologie proposée pour les travaux d'observation économiques prévus aux a et b de l'article 2. Il est obligatoirement consulté sur le programme d'études présenté par le conseil d'administration. Il donne son avis sur le thème et le contenu des études.

Article 6 Modifié par Décret n°2001-929 du 8 octobre 2001 - art. 8 ()

Le conseil d'administration établit un règlement intérieur qui fixe, notamment, les règles d'organisation et de fonctionnement du comité.

Article 7 Modifié par Décret n°2001-929 du 8 octobre 2001 - art. 8 ()

Le directeur des transports terrestres au ministère chargé des transports exerce, auprès du conseil d'administration, les fonctions de commissaire du Gouvernement.

Il assiste de droit, sans prendre part au vote, à toutes les séances du conseil d'administration ainsi qu'à celles de toutes les commissions créées par celui-ci. Il peut se faire représenter.

Les décisions du conseil d'administration sont notifiées par écrit au commissaire du Gouvernement ; elles deviennent exécutoires de plein droit si celui-ci n'a pas opposé son veto dans un délai de quinze jours à compter de cette notification.

Ce veto cesse d'avoir effet s'il n'est pas confirmé par le ministre chargé des transports dans un délai d'un mois à compter de sa notification au conseil d'administration.

Article 8 Modifié par Décret n°2005-436 du 9 mai 2005 - art. 19 (V)

Le Comité est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat prévu par le décret du 26 mai 1955 susvisé. A l'égard de celles des décisions du Comité qui ont une incidence financière, le membre du corps du contrôle général économique et financier dispose d'un droit de veto qu'il exerce dans les délais prévus à l'article 7.

Ce veto cesse d'avoir effet s'il n'est pas confirmé par le ministre chargé du budget dans un délai d'un mois à compter de sa notification au Comité.

Article 9 Abrogé par Décret n°2001-929 du 8 octobre 2001 - art. 6 (V)

Article 10 Modifié par Décret n°2001-929 du 8 octobre 2001 - art. 7 ()

Le conseil d'administration établit chaque année un budget qui est transmis pour approbation au ministre chargé des transports et au ministre de l'économie, des finances et du budget, un mois au moins avant l'ouverture de l'exercice social ; il devient exécutoire en

l'absence d'opposition de ces derniers, dans le délai d'un mois à compter de sa transmission.

Le conseil d'administration arrête et approuve les comptes dans les six mois qui suivent la fin de l'exercice et les transmet dans le délai d'un mois aux ministres ci-dessus nommés.

#### Article 11

Les biens de toute nature, dettes ou créances du Comité national routier sont transférés, dans les conditions prévues à l'article 6 de la loi du 22 juin 1978 susvisée, au comité institué par le présent décret.

#### Article 12

Le décret n° 61-678 du 30 juin 1961 modifié relatif à l'organisation et au fonctionnement du Comité national routier est abrogé.

#### Article 13

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget, et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

## Projet de décret modificatif

A la suite d'un problème posé par l'élection du président du CNR qui a fait apparaître la nécessité de rendre plus claires certaines dispositions du décret du 13 mars 1989 ( conditions de majorité notamment), un projet de décret modificatif avait été préparé:

**Article 1<sup>er</sup>** L'article 2 du décret du 13 mars 1989 susvisé est remplacé par l'article 2 suivant :

« Art. 2. – Le Comité national routier a pour mission de :

- « a) Participer à l'observation et au suivi des aspects économiques du secteur du transport routier de marchandises, notamment à travers l'analyse des coûts de ce transport, et diffuser les informations qu'il collecte et les analyses économiques qu'il réalise ;
- « b) Effectuer des travaux de recherche et des études socio-économiques concernant le secteur des transports de marchandises et utiles à l'ensemble des professionnels du transport ;
- « c) Mettre au point et diffuser des outils de gestion utiles aux transporteurs routiers ;
- « d) Mener toute mission d'intérêt général pour la profession.

« Le Comité national routier peut être saisi par le ministre chargé des transports de toute demande s'inscrivant dans le cadre des missions définies ci-dessus.

« Il adresse au ministre chargé des transports et au président du Conseil national des transports un rapport annuel sur son activité. »

**Article 2** Au troisième alinéa de l'article 3 du décret du 13 mars 1989 susvisé, les mots : « les présidents de ces organismes » sont remplacés par les mots : « un président de chaque organisation ».

**Article 3** Le second alinéa de l'article 4 du décret du 13 mars 1989 susvisé est remplacé par l'alinéa suivant :

« Si un administrateur perd une fonction ou une qualité qui a justifié sa nomination, il peut être mis fin à son mandat avant le terme de celui-ci par arrêté du ministre chargé des transports, et s'il s'agit d'un membre nommé sur proposition des organisations professionnelles, après avis de ces organisations ; le ministre a, en outre, dans les mêmes conditions, la faculté de pourvoir à toute vacance survenue en cours de mandat pour la durée restant à courir de ce mandat. »

**Article 4** L'article 5 du décret du 13 mars 1989 susvisé est remplacé par l'article 5 suivant :

« Art. 5. – Le conseil d'administration choisit en son sein un président et des vice-présidents dont la nomination est soumise à l'agrément du ministre chargé des transports. Dans le cas où le président ne peut plus exercer ses fonctions, l'élection d'un nouveau président doit intervenir lors de la réunion du conseil d'administration qui suit la constatation de cette vacance.

« Le président est élu au scrutin secret. Aux deux premiers tours, la majorité absolue des membres du conseil d'administration, présents ou représentés, est requise. Au troisième tour, la majorité relative des suffrages exprimés suffit. En cas d'égalité de suffrages, l'administrateur le plus âgé est proclamé élu.

« Le président est élu pour la durée de son mandat. Il n'est pas rééligible pour la période qui suit celle où il a présidé le conseil d'administration.

« Les vice-présidents sont élus à la majorité relative des suffrages exprimés. En cas de vacance de la présidence, un des vice-présidents est désigné par le conseil d'administration pour en assurer les fonctions.

« Dans le cas où le président ou un vice-président est mis dans l'impossibilité d'exercer son mandat, il est remplacé dans les mêmes conditions de vote pour la durée restant à courir du mandat des membres du conseil d'administration. Le président qui aurait exercé pendant une durée supérieure à deux ans n'est pas rééligible pour la période de trois ans qui suit.

« Le conseil d'administration se réunit sur convocation de son président au moins trois fois par an. La convocation est en outre obligatoire dans le mois de la demande qui en est faite par le Ministre chargé des transports, ou par la majorité des membres du conseil d'administration.

« Chaque membre du conseil d'administration est convoqué individuellement. Les convocations accompagnées de l'ordre du jour et les documents sur lesquels doivent porter des délibérations sont adressées aux membres du conseil respectivement quinze jours et huit jours au moins avant la date de la réunion.

« Le conseil d'administration désigne un bureau composé du président, des vice-présidents et d'au moins un membre choisi parmi les personnes qualifiées.

« Le conseil d'administration ne peut délibérer valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents ou représentés. Toutefois, les décisions prises au cours d'une nouvelle réunion convoquée dans les huit jours sur le même ordre du jour

sont valables quel que soit le nombre des membres du conseil d'administration présents ou représentés

« Les délibérations sont acquises à la majorité des suffrages exprimés.

« En cas de partage égal des voix lors d'un vote à la majorité simple, la voix du président est prépondérante.

« Pour engager les missions visées au d) de l'article 2, les délibérations sont acquises à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés.

« Les séances du conseil d'administration ne sont pas publiques. Des personnes extérieures au conseil peuvent cependant y être auditionnées en qualité d'experts.

« Le conseil d'administration nomme, hors de ses membres, un directeur, auquel il délègue les pouvoirs nécessaires à la coordination des activités, la gestion et la direction du comité. Le directeur assiste aux séances du conseil d'administration et peut rapporter sur des questions inscrites à l'ordre du jour. »

**Article 5** Le deuxième alinéa de l'article 5 bis du décret du 13 mars 1989 susvisé est remplacé par l'alinéa suivant :

« a) Quatre personnalités choisies par le ministre chargé des transports en raison de leur compétence dans le domaine des transports. »

**Article 6** L'article 6 du décret du 13 mars 1989 susvisé est remplacé par l'article 6 suivant :

« Art. 6. – Le conseil d'administration adopte, à la majorité des deux tiers de ses membres présents ou représentés, un règlement intérieur qui fixe, notamment, les règles d'organisation et de fonctionnement du comité. »

---

## TEXTE DE PORTEE GENERALE

### **Loi n°78-654 du 22 juin 1978 concernant les comités professionnels de développement économique.**

<http://www.legifrance.gouv.fr/.//affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000886559&dateTexte=20080213&fastPos=1&fastReqId=965133325&oldAction=rechTexte>

#### Article 1

Dans tout domaine d'activité économique, il peut être créé, par décret en Conseil d'Etat, après avis des organisations professionnelles représentatives intéressées, des établissements d'utilité publique, dotés de la personnalité civile, dits "Comités professionnels de développement économique".

#### Article 2 Modifié par Loi n°2007-1544 du 29 octobre 2007 - art. 47 ()

Les comités professionnels de développement économique exercent une mission de service public qui a pour objet de concourir à la préservation de l'emploi et à l'équilibre de la balance des paiements en organisant l'évolution des structures de création, de production et de commercialisation pour assurer leur compétitivité, en contribuant au financement d'actions d'intérêt général n'entravant pas la concurrence et facilitant cette évolution, en aidant au développement des jeunes entreprises innovantes, en accroissant la productivité par une meilleure diffusion de l'innovation et des nouvelles technologies, en améliorant l'adaptation aux besoins du marché et aux normes environnementales, en soutenant les actions de promotion, en accompagnant le développement international des entreprises, en encourageant la formation et la préservation des savoir-faire et du patrimoine, en procédant à toutes études concernant les domaines d'activité intéressés, en diffusant les résultats, en soutenant les actions de lutte contre la contrefaçon et en favorisant toutes les initiatives présentant un intérêt pour l'ensemble de la profession.

Lorsqu'il n'existe pas de centre technique industriel dans la filière concernée, l'objet des comités professionnels de développement économique peut également comprendre la promotion du progrès des techniques et la participation à l'amélioration du rendement et à la garantie de la qualité dans l'industrie.

#### Article 3

Les comités professionnels de développement économique sont administrés par un conseil dont les membres sont nommés par le ministre compétent dans les conditions qui sont précisées par le décret mentionné à l'article 1er ci-dessus.

Les deux tiers au moins des membres du conseil sont des représentants de la ou des professions intéressées, nommés sur proposition des organisations professionnelles représentatives.

#### Article 4 Modifié par Loi n°2004-804 du 9 août 2004 - art. 15 ()

Un commissaire du Gouvernement représente le ministre compétent. Il peut suspendre l'exécution des délibérations du conseil jusqu'à décision du ministre.

Les comités sont soumis au contrôle économique et financier de l'Etat. Les organismes ou entreprises de toute nature exerçant une activité d'ordre économique et bénéficiant du concours financier d'un comité professionnel de développement économique, notamment sous forme de participation en capital, de subvention, de prêt, d'avance ou de garantie, peuvent être assujettis au même contrôle par décret.

#### Article 5 Modifié par Loi n°2004-804 du 9 août 2004 - art. 15 ()

Les ressources des comités professionnels de développement économique comprennent notamment :

- le produit des impositions de toute nature qui leur sont affectées ;

- des contributions consenties par les entreprises intéressées ;
- des rémunérations pour services rendus ;
- les revenus des biens et valeurs leur appartenant ;
- les subventions ;
- les dons et legs.

#### Article 6

Tout organisme constitué, sous quelque forme que ce soit, en vue de l'un des objets énoncés à l'article 2 de la présente loi peut, sur sa demande, être autorisé par décret en Conseil d'Etat à se transformer en comité professionnel de développement économique régi par la présente loi. Cette opération est exonérée de tous droits, impôts ou taxes.

Les transferts effectués, au profit d'un comité professionnel de développement économique, de biens de toute nature appartenant à un organisme ayant un but similaire sont exonérés de tous droits de mutation ou d'apport.

#### Article 7

Les comités professionnels de développement économique sont dissous par décret en Conseil d'Etat. Ce décret procède à la dévolution des biens.

**Budgets actuels des CNT CSSPF et CNR****CNT****Ressources:**

Celles-ci sont constituées par:

-les *cotisations* des membres, dont les montants sont fixés tous les ans par arrêté, ( selon le cas en % des recettes d'exploitation, en montant par véhicule, en montant par entreprise et par titre de transport, en montant par tonneau de jauge de navire, etc..) et font l'objet d'une « attribution de produits » au CNT.

La répartition actuelle est critiquée, le projet de la revoir est évoqué au CNT depuis plusieurs années (introduction de RFF, des nouveaux entrants ferroviaires, etc...)

	Taux des décrets cadre de 1985	montant 2008 prévu
SNCF	27,10 %	406 500 €
Transports guidés autres que remontées mécaniques	1,00 %	15 000 €
RATP - OPTILE	0,10 %	1 500 €
Transports routiers urbains et non urbains de personnes	9,90 %	148 500 €
Transports routiers de marchandises et de location	56,60 %	849 000 €
Auxiliaires de transport	4,15 %	62 250 €
Transport fluvial	0,30 %	4 500 €
Transport aérien	0,25 %	3 750 €
Transport maritime	0,25 %	3 750 €
Transport par canalisation	0,25 %	3 750 €
total		<b>1 498 500 €</b>

-la *prise en charge directe par l'Etat des coûts de personnel* sur un programme support,

**Dépenses:**

Les frais de fonctionnement du CNT prévus en 2008 , financés sur l'« attribution de produits » des cotisations sont:

	2007	2008 prévu
<b>Loyers et charges</b>	231 518 €	219 000 €
<b>Fonctionnement 1:</b> Dépenses électricité, téléphone, fournitures, etc...	87 900 €	171 000 €
<b>Fonctionnement 2:</b> Dépenses poste,,édition, documentation, formation, déplacements, véhicules, réceptions...	76 700 €	
<b>Etudes:</b> OPSTE, études diverses, AG, colloques, archivage...	162 000 €	170 000 €
<b>informatique</b>	35 000 €	50 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>592 598 €</b>	<b>610 000 €</b>

Concernant plus particulièrement l'OPSTE, son coût de fonctionnement est actuellement d'environ 45 à 47 000€ par an pris sur le budget du CNT; il recouvre les « forfaits » attribués aux experts européens pour leur participation aux séances (500€) et pour les contributions écrites ( 1000€ pour une dizaine de pages), auxquels s'ajoutent les frais de déplacement ( 35 % des dépenses en 2007)

L'« excédent » du produit des cotisations sur les dépenses de fonctionnement provient de ce qu'à l'origine, elles étaient prévues pour financer également les CRT, qui n'ont en fait pour la plupart pas fonctionné.

De ce fait, une partie de cet excédent est utilisée par l'Etat pour couvrir 2 types de dépenses:

statistiques/informatiques, imprimés, pour 390 000 €

(logiciel de gestion des licences des transporteurs routiers, imprimés de transport normalisés sécurisés fournis aux transporteurs, etc...)

observatoires régionaux des transports, pour 100 000 €

(A la suite d'une enquête faite par la DGMT, compte tenu des réponses des DRE sur l'utilisation qu'elles faisaient de ces crédits spécifiques, il est prévu à terme de diminuer puis supprimer cette attribution).

Le solde résiduel peut en principe faire l'objet de reports; il a été proposé au CNT de l'utiliser en 2008 au profit du CNR à hauteur de 400 000 €.

S'ajoutent aux frais de fonctionnement du CNT, **les frais de personnel** pris en charge par l'Etat, pour environ **875 000€** (montants de 2007), soit une masse salariale d'environ 740 000 € et 135 000 € au titre du remboursement d'agents mis à disposition.

## **CSSPF**

Le budget est entièrement et directement géré par l'Etat qui prend en charge:

-les frais de personnel: les effectifs permanents sont actuellement de 4 personnes, un 5ème poste n'étant plus pourvu à la suite d'un départ en retraite. Sur les 4 présents ( le SG, 2 conseillers techniques, une secrétaire), 3 sont remboursés à leur entreprise d'origine, SNCF ou RATP, 1 est mis à disposition sans remboursement;

Le coût annuel à ce titre s'établit pour l'Etat à environ 360 700 €

-le loyer des bureaux de 193 m2 (dans l'ensemble situé à côté de la tour Montparnasse) pour environ 120 600€ ( montant en 2007)

-les frais de fonctionnement (derniers éléments connus: 140 000 € en 2001, 325 000 € en 2002 notamment pour des frais informatiques; aucune visibilité aujourd'hui)

L'éclatement du suivi budgétaire entre plusieurs services du ministère(DGMT, DGPA/EB/GBF2, DGPA/DAJIL/PLM), non seulement ne permet aucune visibilité d'ensemble mais n'incite évidemment pas à une gestion très rigoureuse: par exemple, 2 ans de loyers ont dû être payés en 2007, le versement des loyers en 2006 ayant été omis.

Enfin, la « mise en sommeil » des activités du CSSPF depuis plus d'un an ne permet pas d'avoir une idée de ce que seraient ses frais de fonctionnement aujourd'hui dans un cadre « normal ».

## CNR

### Ressources

Après avoir été longtemps financé par la profession, le CNR, bien qu'organisme essentiellement professionnel est maintenant alimenté par une subvention d'Etat, d'un montant décroissant régulièrement, complétée par quelques ressources diverses et le produit de la location de biens immobiliers lui appartenant.

Cette évolution a conduit le CNR à faire, ces dernières années, des économies importantes en personnel, sur les locaux (déménagement dans des locaux plus petits et moins bien situés pour tirer des revenus locatifs supérieurs de son ancien siège situé villa Bosquet) et à internaliser certaines enquêtes; en outre, il a sollicité un apport de 400 000 € du CNT en 2008.

Produits d'exploitation (en milliers d'€)	Prévisible 2007	Prévision 2008
Subvention DGMT	1124	1000
Locations de bureaux	132	245
Divers( recettes site internet, reprises sur provisions...)	40	6
Convention avec le CNT(vote en section permanente du CNT le 4/ 03/ 2008)	-	400
<b>Total</b>	<b>1296</b>	<b>1651</b>

### Dépenses

les principaux postes de dépenses sont constitués par:

- les frais de personnel (8 permanents, en majorité de haut niveau)
- les enquêtes et études

Charges en milliers d'€	Prévisible 2007	Prévisions 2008
Publications	2	12
Sites internet	23	42
<b>Etudes et enquêtes</b> sur le fonctionnement du marché TRM ( intérieur et européen)	<b>148</b>	<b>360</b> (reprise externalisation)
Autres achats et charges externes	307	341 (dont 75 de loyers du nouveau siège)
Impôts taxes	23	22
<b>Charges de personnel</b>	<b>819</b>	<b>779</b> (incidence année pleine suppression poste avril 2007)
Dotations amortissements et provisions	44	25
<b>Sous total charges exploitation</b>	<b>1366</b>	<b>1581</b>
Résultat d'exploitation	-70	+70
Produits financiers	19	18
Résultat financier	19	18
Résultat courant avant impôts	-51	88
Résultat exceptionnel	5	0
Impôt sur les sociétés	28	61
Résultat net	-74	27



## Ebauche de composition du futur Conseil consultatif

Outre le **président**, le Conseil pourrait être composé comme suit :

- 1- Collège Etat** (dont des administrations en charge des questions européennes) **9 membres**
- 2 membres issus du Conseil d'Etat et de la Cour des comptes
  - 6 représentants de l'Etat dans les domaines équipement/transport/développement durable, aménagement du territoire, tourisme, éducation, finances
  - 1 représentant de l'Etat dans le domaine des affaires européennes
- 2- Collège des élus nationaux et locaux** (parlementaires, représentants des régions, départements et autorités organisatrices urbaines) **7 membres**
- 4 parlementaires (2 députés, 2 sénateurs),
  - 3 élus locaux (régions, département, autorité organisatrice urbaine)
- 3- Collège des entreprises et établissements intervenant dans le transport terrestre** (entreprises de transport routier, ferroviaire, fluvial, gestionnaires d'infrastructures et de plates formes plurimodales tels les ports)
- Entreprises de transport **9 ou 10 membres**
- 5 membres dans le domaine des transports routiers voyageurs et marchandises/logistique
  - 2 ou 3 membres dans le secteur du transport ferroviaire et transport combiné
  - 2 membres dans le secteur du transport fluvial
- Gestionnaires d'infrastructures **3 membres**
- 3 représentants de gestionnaires d'infrastructures (RFF, plates formes plurimodales dont ports)
- 4- Collège des salariés** (désignation par les organisations syndicales) **9 ou 10 membres**
- 1 par organisation (CGT, CFDT, FO, CFTC, CFE-CGC, UNSA, FGAAC, Sud Rail, FNCR...)
- 5- Collège de la société civile et des personnalités qualifiées**, comportant notamment des représentants des usagers, des ONG et associations de protection de l'environnement, un parlementaire européen français. **8 membres**
- 1 parlementaire européen français
  - 2 membres représentant des associations d'usagers du transport de personnes
  - 2 membres représentant des associations ou organismes utilisateurs du transport de marchandises
  - 2 universitaires spécialistes du domaine
  - 1 représentant d'une association de protection de l'environnement
- 6- Membres de droit** : les présidents du CSMM, du CSAM [et du COLIAC] **3 membres**

**soit 49 à 51 membres**

## Glossaire des sigles utilisées

---

<b>CNR</b>	: Comité national routier
<b>CNT</b>	: Conseil national des transports
<b>COLIAC</b>	: Comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti
<b>CRT</b>	: Comité régional des transports
<b>CSSPF</b>	: Conseil supérieur du service public ferroviaire
<b>CSA</b>	: Commission des sanctions administratives
<b>CSAM</b>	: Conseil supérieur de l'aviation marchande
<b>CSMM</b>	: Conseil supérieur de la marine marchande
<b>OPSTE</b>	: Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe
<b>DGAEI</b>	: Direction générale des affaires européennes et internationales
<b>DGITM</b>	: Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
<b>DGMT</b>	: Direction générale de la mer et des transports
<b>DGPA</b>	: Direction générale du personnel et de l'administration
<b>SES</b>	: Service économique et statistique
<b>FNTR</b>	: Fédération nationale des transports routiers
<b>UNOSTRA</b>	: Union des organisations syndicales de transports routiers automobiles
<b>TLF</b>	: Fédération des entreprises de transport et logistique de France

Secrétariat général  
Bureau  
Rapports  
et Documentation  
TOUR PASCAL B  
92055 LA DEFENSE CÉDEX  
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45