

LOI N°01-13 DU 17 JOMADA EL OULA 1422 CORRESPONDANT AU 07 AOUT 2001 PORTANT ORIENTATION ET ORGANISATION

DES TRANSPORTS TERRESTRES

EXPOSE DES MOTIFS

Dans le cadre des réformes et de la démonopolisation des activités économiques, le secteur des transports a, dès 1988, engagé des actions tendant à ouvrir à la concurrence les activités des transports routiers de voyageurs et de marchandises.

Cette ouverture a été consacrée par la loi 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres qui a permis la mise en place d'un dispositif législatif et réglementaire à même de créer les conditions appropriées à l'organisation et au développement d'un système de transport répondant aux besoins de la collectivité nationale.

Ce dispositif est intervenu dans un contexte où les entreprises publiques de transport n'étaient plus en mesure de prendre en charge de manière correcte une demande de transport diversifiée et en accroissement continu.

Cette loi qui consacre l'élargissement de l'activité de transport routier de voyageurs et de marchandises à des exploitants de statut privé a entraîné un développement significatif des capacités de transport améliorant ainsi la prise en charge de la demande en la matière.

L'accroissement des capacités de transport a toutefois été réalisé dans des conditions se traduisant aujourd'hui par des insuffisances induisant des répercussions négatives sur la qualité des prestations offertes.

En effet, la mise en œuvre du système actuel se caractérise par :

1 - l'émergence d'une multitude d'opérateurs opérant généralement à l'aide d'un ou deux véhicules avec pour principales conséquences :

- des méthodes de travail artisanales sans perspectives de développement à moyen et long termes,
- la non qualification doublée d'une méconnaissance totale de la réglementation de la majorité des opérateurs de transport et de leur personnel dans leur domaine d'activité,
- l'inadaptation et l'inadéquation du matériel et équipements utilisés à la nature des prestations fournies.

2 - L'insuffisance d'infrastructures d'accueil tant pour les voyageurs que pour les marchandises souvent dépourvues des aménagements et commodités requis se traduisant par des difficultés d'organisation de l'activité des transports routiers et une mauvaise prise en charge des usagers.

3 - L'absence de ressources et de compétences permettant aux collectivités locales la prise en charge des missions qui leurs sont dévolues en matière d'organisation des transports et de réalisation des infrastructures d'accueil.

4 - La détérioration de la notion de service public sous l'effet conjugué de la recherche de

rentabilité et du désengagement progressif de l'Etat en termes de financement et d'encadrement de l'activité. Ceci a notamment entraîné dans les grandes agglomérations la dislocation des réseaux des transports urbains (atomisation de l'offre, rupture de charge ...).

En matière de transport ferroviaire, la loi 88-17 sus-citée a maintenu le monopole de l'Etat sur cette activité entraînant une diminution constante des performances de ce mode de transport et un recours systématique au trésor public pour le financement de l'exploitation, de l'entretien du réseau, du développement des infrastructures ainsi que des assainissements périodiques de la SNTF.

Le présent projet de loi, qui a pour objet la refonte du cadre juridique actuel régissant l'activité des transports terrestres se propose de remédier aux insuffisances et lacunes de l'organisation actuelle.

Dans cette perspective cette nouvelle loi prévoit notamment :

1 - Dans le cadre des transports routiers :

- l'introduction de nouvelles conditions d'accès à la profession tenant compte des qualifications professionnelles et des moyens matériels mobilisés,
- la réhabilitation de la notion de service public à travers la mobilisation des ressources financières appropriées,
- l'introduction de nouveaux mécanismes d'exploitation des services (concession),
- l'extension au secteur privé des missions de réalisation et d'exploitation des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs et des marchandises à travers la concession.
- l'organisation des services de transport urbain en réseaux intégrés aux plans physique et tarifaire exploités sous le régime de la concession,
- le renforcement du dispositif de contrôle.

2 - Dans le domaine ferroviaire :

- la redéfinitions du cadre juridique de l'activité consacre notamment les principes suivants :
- les infrastructures du réseau ferroviaire national demeurent du domaine public et la configuration du réseau est fixée par l'Etat,
- la maîtrise d'ouvrage de la construction des infrastructures nouvelles est exercée soit directement par l'Etat ou un de ses démembrements, soit, par délégation, à des entreprises, sous le régime juridique de la concession,
- la gestion des infrastructures ferroviaires est assurée par une ou plusieurs entreprises sous le régime juridique de la concession,
- l'exploitation technique et commerciale des services ferroviaires est assurée par une ou plusieurs entreprises sous le régime juridique soit de la concession, soit de la licence d'exploitation.

Tels sont les principaux objectifs visés par la présente loi.

LOI N°01-13 DU 17 JOUMADA EL OULA 1422 CORRESPONDANT AU 07 AOUT 2001
PORTANT ORIENTATION ET ORGANISATION

DES TRANSPORTS TERRESTRES

Le Président de la République,

- Vu la Constitution, notamment ses articles 17 -119 - 120 122 et 126 ;
- Vu l'ordonnance n° 66-154 du 18 Safar 1386 correspondant au 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code de procédure civile ;
- Vu l'ordonnance n° 66-155 du 18 Safar 1386 correspondant au 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code de procédure pénale ;
- Vu l'ordonnance n° 66-156 du 18 Safar 1386 correspondant au 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code pénal ;
- Vu l'ordonnance n° 75-58 du 20 Ramadhan 1395 correspondant au 26 septembre 1975, modifiée et complétée, portant code civil ;
- Vu l'ordonnance n° 75-59 du 20 Ramadhan 1395 correspondant au 26 septembre 1975, modifiée et complétée, portant code de commerce ;
- Vu l'ordonnance n° 76-80 du 29 Choual 1396 correspondant au 23 octobre 1976, modifiée et complétée , portant code maritime ;
- Vu la loi n° 79-07 du 26 Chaabane 1399 correspondant au 21 juillet 1979, modifiée et complétée , portant code des douanes ;
- Vu la loi n° 83-03 du 22 Rabie Ethani 1403 correspondant au 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement ;
- Vu la loi n° 84-17 du 8 choual 1404 correspondant au 7 juillet 1984, modifiée et complétée relatives aux lois des finances ;
- Vu la loi n° 87-03 du 27 janvier 1987 relative à l'aménagement du territoire ;
- Vu la loi n° 87-09 du 11 joumada el thania 1407 correspondant au 10 février 1987 relative à l'organisation , la sécurité et à la police de la circulation routière;
- Vu la loi n° 88-17 du 23 ramadhan 1408 correspondant au 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres ;
- Vu la loi n° 89-02 du Aouel Radjab 1409 correspondant au 7 février 1989 relative aux règles générales de protection du consommateur ;
- Vu la loi n° 99-06 du 18 Dhou el Hidja 1419 correspondant au 4 Avril 1999 fixant les règles régissant l'activité de l'agence de tourisme et de voyages ;

- Vu la loi n° 90-08 du 12 Ramadhan 1410 correspondant au 7 avril 1990 relative à la commune ;
- Vu la loi n° 90-09 du 12 Ramadhan 1410 correspondant au 7 avril 1990 relative à la wilaya ;
- Vu la loi n° 90-11 du 26 Ramadhan 1410 correspondant au 21 avril 1990 modifiée et complétée, relative aux relations de travail ;
- Vu la loi n° 90-22 du 27 Moharem 1411 correspondant au 18 août 1990 , modifiée et complétée, relative au registre de commerce ;
- Vu la loi n° 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme, modifiée ;
- Vu la loi n° 90-30 du 14 Djoumada el aouel 1411 correspondant au 1er décembre 1990 portant loi domaniale ;
- Vu la loi n° 90-35 du 25 décembre 1990 relative à la police, la sûreté, la sécurité, l'usage et la conservation dans l'exploitation des transports ferroviaire;
- Vu la loi n° 91-11 du 27 avril 1991 fixant les règles relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu la loi n°99-06 du 18 Dhou El Hidja 1419 correspondant au 19 février 1999 relative aux agences de tourisme et voyages;
- Vu l'ordonnance n° 95-06 du 23 Chaâbane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative à la concurrence ;
- Vu l'ordonnance n° 95-07 du 23 Chaâbane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances ;

Après adoption par le Parlement,

Promulgue la loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1er : La présente loi a pour objet de définir les principes et les règles générales régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises.

SECTION 1

DES DEFINITIONS

ARTICLE 2 : Il est entendu au sens de la présente loi par :

- Transport terrestre : toute activité par laquelle une personne physique ou morale déplace d'un point à un autre, par route ou par voie ferrée, au moyen d'un véhicule approprié, des personnes ou des marchandises.
- Transports publics : les transports effectués à titre onéreux pour le compte de tiers par des

personnes physiques ou morales autorisées à cet effet.

- Transports pour propre compte : Les transports effectués par des personnes physiques ou morales pour leurs besoins exclusifs à l'aide de véhicules leur appartenant.
- Transport combiné intermodal : La prestation de transport exécutée en vertu d'un titre unique par, au moins, deux modes de transport différents et couvrant le transport de bout en bout sous la responsabilité d'un opérateur unique .

SECTION 2

DES PRINCIPES GENERAUX

ARTICLE 3 : Le système des transports terrestres concourt à la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social, de défense du territoire, de protection et de sauvegarde de l'environnement.

ARTICLE 4 : Le système des transports terrestres doit viser notamment à rendre effective, la satisfaction des besoins des citoyens en transport dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité nationale et pour les usagers en termes de sécurité, de disponibilité de moyens de transport, de coût, d'accessibilité, de prix et de qualité de service.

ARTICLE 5 : Le système des transports terrestres de personnes doit viser le développement prioritaire des transports collectifs.

ARTICLE 6 : Dans le cadre de l'organisation du système des transports terrestres, l'Etat et les collectivités locales sont chargés chacun en ce qui le concerne notamment de :

- Réglementer et contrôler les conditions générales d'exercice des activités de transport.
- Organiser les transports publics.
- Promouvoir la recherche , les études, les statistiques et l'information concernant le système des transports.
- Réaliser et/ou faire réaliser les infrastructures et les équipements nécessaires au transport.
- S'assurer que l'état des infrastructures et équipements répond aux normes requises par la législation et la réglementation en vigueur.

ARTICLE 7 : Les transports publics terrestres de voyageurs constituent un service public.

Les conditions et modalités de mise en œuvre du présent article sont définies par voie réglementaire.

ARTICLE 8 : Le développement des différents modes de transport terrestre doit tenir compte de

la vocation et des avantages relatifs à chacun d'entre-eux pour la collectivité nationale, et s'appuyer sur des plans de transport nationaux et locaux favorisant une approche intermodale.

ARTICLE 9 : Les investissements d'infrastructures et d'équipements visant la promotion du transport combiné intermodal sont prioritaires.

ARTICLE 10 : Le développement d'un système de transport urbain incombe à l'Etat et aux collectivités locales. Sa réalisation et son exploitation peuvent être assurées par l'Etat et/ou les collectivités locales ou concédées, le cas échéant, à toute personne physique ou personne morale de droit algérien dans des conditions fixées par voie réglementaire .

La concession doit faire l'objet d'une convention et d'un cahier des charges précisant les droits et obligations du concessionnaire.

ARTICLE 11 : Le financement de l'exploitation des services de transports publics urbains et d'intérêt local est assuré par les usagers, le cas échéant par l'Etat ou les collectivités locales et les bénéficiaires qui, sans être usagers de ces services, en retirent un avantage direct ou indirect.

La participation financière de l'Etat, des collectivités locales et des bénéficiaires est fixée par la loi de finances .

ARTICLE 12 : Les tarifs de transport public de personnes et de marchandises constituent un élément essentiel d'accessibilité au moyen de transport et de régulation du marché des transports terrestres.

A ce titre, les tarifs de transport pour les services jugés stratégiques ou spécifiques peuvent être déterminés par voie réglementaire.

ARTICLE 13 : Pour les besoins de défense nationale, les moyens de transports terrestres de voyageurs et de marchandises peuvent faire l'objet de réquisition.

Les conditions et modalités de mise en œuvre de cette disposition sont définies par voie réglementaire.

CHAPITRE II

DES MODES DE TRANSPORT

ARTICLE 14 : Au sens de la présente loi, les transports terrestres comprennent:

- le transport ferroviaire,
- le transport routier de personnes,
- le transport routier de marchandises.

SECTION 1

DISPOSITIONS COMMUNES AUX DIFFERENTS

MODES DE TRANSPORT

ARTICLE 15 : Les opérations de transport doivent faire l'objet d'un contrat conformément à la législation en vigueur.

Les conditions et modalités d'élaboration des contrats de transport sont précisées par voie réglementaire.

ARTICLE 16 : Les opérateurs de transport terrestre ont l'obligation d'informer par tous moyens appropriés et en permanence les usagers sur les conditions générales de transport en matière de délais, de fréquences et d'horaires.

Les opérateurs de transport terrestre de voyageurs sont également tenus d'assurer la publicité des tarifs de leurs prestations .

ARTICLE 17 : Les activités de transport routier de personnes ou de marchandises peuvent être exercées par une personne physique ou morale dûment autorisée par les services du Ministère chargé des Transports.

Les conditions de délivrance des autorisations sont fixées par voie réglementaire et précisent notamment les critères d'accès à la profession de transporteur en termes de sécurité de qualification professionnelle, de moyens de transport, de conditions d'exploitation et de travail et de qualité de service.

ARTICLE 18 : Toute sujétion de service public, établie dans les formes et les conditions requises, donne lieu à compensation par l'Etat ou les collectivités locales. Cette compensation est destinée à couvrir les manques à gagner ou le déficit résultant de l'exploitation du service imposé.

Les modalités de mise en œuvre de cette disposition sont fixées par voie réglementaire.

SECTION 2

DU TRANSPORT FERROVIAIRE

ARTICLE 19 : Le réseau ferroviaire national est constitué par l'ensemble des infrastructures ferroviaires destinées à l'exploitation des services ferroviaires de transport public de voyageurs et / ou de marchandises d'intérêt national .

ARTICLE 20 : Les infrastructures du réseau ferroviaire sont constituées notamment par les éléments suivants :

- terrains d'emprise ;
- infrastructure de la voie ferrée ;
- ouvrages d'art ;
- passages à niveau ;
- superstructure de la voie ferrée ;
- installations de sécurité, de signalisation et de télécommunications ;

- installations de transformation, de transport et de distribution de courant électrique pour la traction des trains ;
- bâtiments des gares, haltes et terminaux voyageurs et marchandises ;
- bâtiments affectés spécifiquement au service des infrastructures .

ARTICLE 21 : l'Etat, propriétaire du réseau ferroviaire national, peut en concéder l'exploitation à une ou plusieurs entreprises d'exploitation ferroviaire.

La décision de concession est soumise à l'avis préalable du conseil national des transports terrestres visé à l'article 52 de la présente loi.

ARTICLE 22 : Par exploitation ferroviaire on entend :

- la gestion des infrastructures ferroviaires comportant la maintenance, le renouvellement et l'aménagement des infrastructures ferroviaires, la gestion des systèmes de régulation et de sécurité des circulations ferroviaires et la gestion foncière du domaine public ferroviaire ;
- l'exploitation technique et commerciale de services de transport ferroviaire de marchandises et / ou de voyageurs.

ARTICLE 23 : La concession visée à l'article 21 ci-dessus, consentie par le Ministre chargé des transports, porte :

- soit sur l'exploitation technique et commerciale de tout ou partie des services de transport ferroviaire de marchandises et / ou de voyageurs ;
- soit sur la gestion des infrastructures ferroviaires de tout ou partie du réseau ferroviaire national ;
- soit sur la gestion des infrastructures ferroviaires de tout ou partie du réseau ferroviaire national et sur l'exploitation technique et commerciale des services de transport ferroviaire de marchandises et / ou de voyageurs sur la même partie du réseau .

ARTICLE 24 : La concession fait l'objet d'une convention et d'un cahier des charges qui déterminent les droits et obligations du concessionnaire .

La convention de concession doit contenir toutes les dispositions relatives à la nature de l'activité ferroviaire concédée.

Les conditions de mise en œuvre du présent article sont fixées par voie réglementaire.

SECTION 3

DU TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES

ARTICLE 25 : Les transports collectifs de personnes sont effectués à l'aide de moyens conçus pour le transport de plus de neuf (09) personnes y compris le conducteur.

ARTICLE 26 : Les transports collectifs de personnes sont effectués sous forme de :

- services publics réguliers,
- services occasionnels,
- services privés.

1) Les services publics réguliers sont les services qui obéissent à un itinéraire, à un horaire et à une fréquence déterminés et affichés à l'avance, prenant et laissant des passagers en des points désignés et matérialisés le long de leur itinéraire ;

2) Les services occasionnels sont effectués par des entreprises autorisées de transport public de personnes, répondant à des besoins de transport généraux ou périodiques, prenant et ramenant les mêmes personnes sur le même véhicule à leur point de départ ;

3) Les services privés sont effectués par des personnes physiques ou morales pour leur propre compte, à l'aide de véhicules leur appartenant ou loués ou mis à leur disposition exclusive par des entreprises autorisées de transport public de personnes.

ARTICLE 27 : Les transports de personnes comprennent :

- les transports collectifs urbains,
- les transports collectifs non urbains,
- les transports spécifiques.

ARTICLE 28 : Les services de transports collectifs urbains s'effectuent dans un périmètre de transport urbain à l'aide de véhicules routiers adaptés ou de moyens circulant en site propre ; ils visent notamment à réduire le recours aux transports par véhicule particulier .

ARTICLE 29 : Le périmètre de transport urbain est délimité par le président de l'assemblée populaire communale lorsqu'il est compris à l'intérieur des limites territoriales de sa commune et par le wali lorsqu'il comprend le territoire de plusieurs communes adjacentes de la même wilaya.

Lorsque le périmètre de transport urbain comprend plusieurs communes adjacentes faisant partie de plusieurs wilayas limitrophes, il est délimité, sur proposition des walis territorialement compétents, conjointement par le Ministre chargé des transports , le Ministre chargé des collectivités locales et le Ministre chargé de l'Habitat et de l'Urbanisme ..

ARTICLE 30 : Lorsque le périmètre de transport urbain couvre le territoire de deux ou plusieurs communes les missions d'organisation et de développement des transports urbains sont dévolues à une autorité de coordination .

La création, les attributions et les modalités de fonctionnement de l'autorité visée ci-dessus sont fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 31 : Les services de transports collectifs urbains sont organisés en réseaux intégrés aux plans physique et tarifaire.

Lorsque l'exploitation du réseau de transport collectif urbain est assurée sous le régime de la concession, celle-ci doit faire l'objet d'une convention conforme aux conditions et modalités

fixées par l'article 10 ci-dessus.

La concession fait l'objet d'une convention ; elle est consentie selon les conditions et modalités fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 32 : L'exploitation d'un service de transport urbain ne peut être autorisée que si le périmètre de transport urbain est préalablement délimité.

ARTICLE 33 : Les services des transports collectifs non urbains assurent :

- des liaisons d'intérêt national entre deux ou plusieurs wilayas,
- des liaisons d'intérêt local entre des communes limitrophes de deux ou plusieurs wilayas,
- des liaisons d'intérêt local à l'intérieur d'une commune ou entre les communes d'une même wilaya .

ARTICLE 34 : Les transports spécifiques comprennent notamment :

- le transport scolaire,
- le transport effectué par taxi,
- le transport par câble,
- le transport de touristes,
- le transport de malades,
- les transports funéraires,

Les transports spécifiques font l'objet d'une réglementation particulière.

ARTICLE 35 : Les collectivités locales sont tenues de prendre toute disposition destinée à favoriser le transport scolaire dans les localités insuffisamment ou non desservies par les transports publics.

Les collectivités locales, pour assurer cette prestation, intervenir directement par leurs propres moyens ou par le recours à des conventions avec des opérateurs de transport public de voyageurs.

SECTION 4

DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

ARTICLE 36 : Le système de transport de marchandises vise une utilisation optimale des capacités de transport existantes.

A ce titre,

- Les transports publics ayant vocation à prendre en charge les flux coordonnables dans les conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité devront être privilégiés ;

- La productivité des opérateurs et le système de transport doivent être constamment améliorés, notamment par l'utilisation de technologies modernes et des équipements appropriés.

ARTICLE 37 : Le transport pour propre compte est complémentaire au transport public.

ARTICLE 38 : Le transport de matières dangereuses et les transports de marchandises présentant des spécificités particulières, notamment les transports d'animaux vivants, sont effectués dans des conditions fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 39 : Les auxiliaires de transport sont des personnes physiques ou morales exerçant des prestations complémentaires en amont et en aval de l'activité de transport et qui concourent à en améliorer la fluidité et la productivité.

Les prestations des auxiliaires de transport sont, notamment, l'affrètement, le groupage, le stockage, la livraison, la distribution, la consignation, la commission de transport et le courtage de fret.

Les conditions d'organisation et les modalités d'exercice de ces activités sont définies par voie réglementaire.

CHAPITRE III

DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

ARTICLE 40 : Les transports terrestres de personnes sont organisés dans le cadre d'un plan de transport national et de plans de transport de wilaya et urbain.

Ces plans constituent des instruments d'orientation et de développement des transports terrestres à moyen et long termes. Ils doivent définir les moyens à mettre en œuvre en termes d'infrastructures, d'équipements et de services ainsi que l'organisation générale des systèmes de transport, en vue de satisfaire la demande prévisible de transport aux meilleures conditions de sécurité, de coût et de qualité de service.

ARTICLE 41 : l'ensemble des liaisons d'intérêt national sont organisées dans le cadre d'un plan national de transport arrêté par le Ministre chargé des transports, après avis du conseil national des transports terrestres.

ARTICLE 42 : Les liaisons d'intérêt local comprises à l'intérieur des limites territoriales de la wilaya sont organisées dans le cadre du plan de transport de wilaya arrêté par le wali.

ARTICLE 43 : Les liaisons urbaines sont organisées dans le cadre d'un plan de transport urbain élaboré par :

- le président de l'APC et approuvé par l'assemblée populaire communale lorsqu'il est circonscrit dans les limites territoriales de la commune,

- le Wali et approuvé par l'assemblée populaire de wilaya lorsqu'il couvre le territoire de plusieurs communes d'un en œuvre des plans de transport sont déterminées par voie réglementaire.

ARTICLE 44 : Les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transports sont

déterminées par voie réglementaire.

ARTICLE 45 : Il est institué une zone de camionnage urbain dans les limites du périmètre de transport urbain.

La création, la délimitation de la zone et les conditions d'intervention à l'intérieur de cette zone sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE IV

DES INFRASTRUCTURES ET DES EQUIPEMENTS

ARTICLE 46 : Les choix relatifs aux infrastructures et équipements de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale compte tenu des besoins des usagers, des objectifs des plans de transports, de la politique d'aménagement du territoire, de l'habitat et de l'urbanisme, de l'évolution prévisible des flux de transport et du coût financier.

Les infrastructures de transport doivent viser la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transport.

ARTICLE 47 : Le développement à moyen et long termes des réseaux nationaux ferroviaire et routier est défini dans le cadre de schémas directeurs ferroviaire et routier.

L'élaboration des schémas directeurs s'intègre dans la politique d'aménagement du territoire national en tenant compte des impératifs économique et de défense nationale.

Les conditions et modalités de mise en œuvre des dispositions du présent article sont fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 48 : Les emprises nécessaires au développement des réseaux nationaux ferroviaire et routier telles que définies dans les schémas directeurs doivent être préservées.

Les autorités locales sont tenues, dans le cadre de leurs attributions, de veiller à la préservation de ces emprises

ARTICLE 49 : La décision de création et de réalisation des infrastructures ferroviaires relève de l'Etat, leur réalisation et leur exploitation peuvent être concédées, le cas échéant, à toute personne morale de droit algérien dans des conditions fixées par l'article 22 ci-dessus.

ARTICLE 50 : La décision de création des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs relève de l'état et des collectivités locales ; leur réalisation et leur gestion peuvent être concédées à toute personne physique ou morale de droit algérien dans des conditions fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 51 : Les infrastructures et équipements liés au transport de marchandises doivent viser la réduction des ruptures de charge et les délais d'acheminement, la sécurité des transports et la continuité de la chaîne de transport. Ils peuvent être réalisés et développés par toute personne morale de droit algérien.

CHAPITRE V

DES ORGANES

ARTICLE 52 : Il est institué un conseil national des transports terrestres, placé auprès du ministre chargé des transports. Le conseil national des transports terrestres donne son avis sur toute question d'ordre technique, financier, économique ou social relative au développement, à l'organisation et au fonctionnement des transports terrestres.

ARTICLE 53 : Dans chaque wilaya est instituée une commission de sanctions administratives chargée de proposer au wali les sanctions prévues par la présente loi et ses textes d'application.

ARTICLE 54 : Il est institué un comité technique interministériel de transport des matières dangereuses placé auprès du Ministre chargé des transports. Le comité est chargé de la mise à jour régulière des listes de produits concernés, de leur classification et fixe les règles applicables pour leur conditionnement et leur transport.

ARTICLE 55 : La composition, les attributions et le fonctionnement des organes visés aux articles 52 à 54 sont fixés par voie réglementaire.

CHAPITRE VI

INFRACTIONS ET SANCTIONS

SECTION 1 :

CONSTATATION DES INFRACTIONS

ARTICLE 56 : Les infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application sont réprimées par les sanctions administratives et pénales prévues dans le présent chapitre.

ARTICLE 57 : Sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente loi :

- les inspecteurs principaux et inspecteurs des transports terrestres,
- les agents assermentés du service des enquêtes économiques,
- les officiers et agents de la police judiciaire.

Pour l'accomplissement de leurs missions, les inspecteurs principaux et inspecteurs des transports terrestres prêtent serment devant la juridiction territorialement compétente, dans les termes suivants :

أقسم بالله العلي العظيم أن أقوم بعملتي على أكمل وجه و أن أؤدي مهنتي بأمانة و صدق و نزاهة و أكتف سرها و أتعهد باحترام أخلاقياتها و ألتزم في كل الأحوال بالواجبات التي تفرضها علي .

ARTICLE 58 : La constatation d'une infraction donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal dans lequel l'agent verbalisateur, légalement habilité, relate avec précision les faits constatés et les déclarations reçues.

Le procès-verbal est signé par l'agent verbalisateur et par l'auteur de l'infraction. En cas de refus

de signature du contrevenant, ce procès-verbal fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Le procès-verbal est transmis selon le cas, au wali du lieu de domiciliation de l'opérateur incriminé et/ou à la juridiction compétente dans un délai n'excédant pas un mois.

ARTICLE 59 : Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, les agents visés à l'article 57 ci-dessus, sont habilités notamment à :

- vérifier tous documents relatifs à l'exercice de l'activité de transport,
- visiter les cargaisons et accéder aux véhicules de transport de voyageurs et de marchandises,
- accéder aux lieux de chargement et de déchargement,
- contrôler les titres de transport .

SECTION 2 :

LES INFRACTIONS

ARTICLE 60 : Constitue une infraction au sens de la présente loi :

- 1)- la non-observation des prescriptions concernant les documents relatifs à l'exploitation des véhicules de transport prévus par la présente loi et les textes pris pour son application,
- 2)- la non-observation des tarifs réglementés et déclarés,
- 3)- le non respect des prescriptions du règlement d'exploitation et/ou du cahier des charges,
- 4)- le non-respect des obligations liées à l'exécution du contrat de transport,
- 5)- l'exercice de l'activité de transport de personnes et de marchandises sans les autorisations requises,
- 6)- Le refus de communiquer aux agents visés à l'article 57 ci-dessus les renseignements et de les laisser effectuer les contrôles ou investigations prévus par la présente loi et les textes pris pour son application,
- 7)- les fausses déclarations à l'occasion de l'accomplissement des procédures relatives à la délivrance des autorisations exigées par la réglementation en vigueur.

SECTION 3 :

LES SANCTIONS

ARTICLE 61 : Sans préjudice des sanctions pénales, les infractions à la présente loi et aux textes pris pour son application sont passibles des sanctions administratives suivantes :

- 1- La mise en fourrière avec effet immédiat, à titre conservatoire, pour une durée de quinze (15) à quarante cinq (45) jours, du véhicule ayant servi à commettre l'infraction visée à l'alinéa 5 de

l'article 60 ci-dessus .

La mise en fourrière avec effet immédiat ne peut être ordonnée que par les officiers de police judiciaire.

2 - La mise en fourrière, pour une durée de trois (3) à quarante cinq (45) jours, du véhicule ayant servi à commettre les infractions prévues aux alinéas 1,2,3,4,6 et 7 de l'article 60 .

Dans tous les cas la mise en fourrière est exécutée aux frais du contrevenant dans un endroit fixé par l'administration.

3 - Le retrait temporaire pour une durée de trois (3) mois de tout ou partie des autorisations, en cas de récidive dans un délai de douze (12) mois à compter du prononcé de la sanction prévue à l'alinéa 02 ci-dessus .

Les sanctions visées aux alinéas 01,02 et 03 du présent article sont prononcées par le wali après avis de la commission de sanctions administratives.

4 - Le retrait définitif de tout ou partie des autorisations est prononcé, en cas de récidive dans un délai de douze (12) mois à compter du prononcé de la sanction prévues à l'alinéa 03 du présent article, par le Ministre chargé des transports, sur proposition du wali.

Les conditions et modalités d'application des dispositions du présent article sont précisées, en cas de besoin, par voie réglementaire.

ARTICLE 62 : Sont punies d'une amende de 4.000 DA à 8.000 DA les infractions prévues aux alinéas 1,2,3,4 de l'article 60 ci-dessus.

En cas de récidive dans un délai de douze (12) mois à compter du prononcé de la sanction, l'amende est portée au double.

ARTICLE 63 : Sont punies d'une amende de 8.000 DA à 80.000 DA les infractions prévues aux alinéas 5, 6 et 7 de l'article 60 ci-dessus.

En cas de récidive dans un délai de douze (12) mois à compter du prononcé de la sanction, l'amende est portée au double.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 64 : Ne sont pas soumis aux dispositions de la présente loi, les transports de marchandises ou de personnes effectués par l'Armée Nationale Populaire et par les services de la Sûreté Nationale à l'aide de véhicules leur appartenant ou requis.

ARTICLE 65 : Sont abrogées les dispositions de la loi 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres.

Les textes pris en application de la loi sus-visée demeurent en vigueur jusqu'à la publication des textes réglementaires prévus par la présente loi et ce dans un délai n'excédant pas vingt quatre (24) mois.

ARTICLE 66 : La présente loi sera publiée au Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire .

FAIT A ALGER, LE 17 JOUMADA EL OUALA 1422 CORRESPONDANT AU 7 AOUT 2001

Abdelaziz BOUTEFLIKA