

# Le journal des transports

Mars 2004

## éditorial

Lors de l'Assemblée Générale 2004 de l'ORT qui s'est déroulée le jeudi 19 février, a été élu le nouveau Président de l'ORT PACA, Monsieur Jean-Louis AMATO qui représente la CCI au sein de l'Association. Nous vous proposons, comme éditorial, le discours qu'il a prononcé à la suite de son élection.

Chers amis,

Je voudrais d'abord vous remercier en mon nom personnel et au nom de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence de m'avoir encouragé à travailler avec vous dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Je suis à la fois surpris et très honoré de la façon dont s'est déroulée cette élection et de la confiance que vous me témoignez.

Soyez assurés que j'essaierai de ne pas vous décevoir.

Je sais que ma tâche sera facilitée, dans la mesure où vos compétences dépassent sans aucun doute les miennes.

Vous le savez, je dirige depuis plus de vingt ans une PME du Transport routier de Marchandises et, comme beaucoup de transporteurs de notre région, j'ai commencé avec un camion et, ce qui est le privilège de la jeunesse, une sacrée dose d'inconscience...

Aujourd'hui mon entreprise compte une centaine de véhicules, emploie une quarantaine de salariés et opère sur le difficile marché de la chimie en National et en International.

L'environnement concurrentiel se durcit chaque jour et je dois veiller, avec mes collaborateurs et mes enfants, à ce que notre entreprise demeure performante, en particulier dans le domaine de la qualité, de la sécurité et de l'environnement.

Je dispose donc de peu de temps en dehors de mes activités professionnelles propres, mais j'essaierai cependant de bien remplir ma nouvelle fonction en sachant que je pourrai m'appuyer sur votre connaissance du secteur et que nous disposerons du soutien de M. Budillon et de ses collaborateurs dont j'ai déjà pu apprécier la grande compétence.

Vous savez mieux que moi que l'information à tous les niveaux devient un enjeu stratégique. C'est pourquoi le fonctionnement de notre observatoire est devenu indispensable pour mieux comprendre la nature des échanges en PACA et leur évolution.

Dans notre belle région les choses bougent, la structure même de notre économie se transforme, de nouveaux acteurs apparaissent, les échanges se complexifient et s'internationalisent de plus en plus.

Il nous faut donc analyser ces phénomènes et si possible anticiper leur développement dans le but de permettre aux acteurs de s'adapter à temps à cette nouvelle donne.

En effet, ce qui caractérise la crise que nous vivons, ce sont les mutations affectant en particulier la nature des productions, les processus de production et de distribution, l'accroissement des champs géographiques d'échanges mais surtout le rythme de ces mutations.

L'enjeu est donc de nous adapter mais surtout de nous adapter à temps. D'où l'impérative nécessité d'identifier les phénomènes structurants de notre économie. Et de ce point de vue l'observatoire est un outil particulièrement utile.

(suite en page 2)

## Sommaire

**P. 2 POLITIQUE DES TRANSPORTS**  
■ Transport Routier de Voyageurs

**P. 3/5 FORMATION**  
■ FIMOS et FCOS Dix ans bientôt et quelques points forts  
■ Le métier d'inspecteur du travail

**P. 6/6 TRANSPORTS COMBINÉS**  
■ Autoroute de la mer et gestion du temps de travail

**P. 7/8 MODE FLUVIAL**  
■ Bilan 2003 des transports par voie navigable sur le bassin Rhône-Saône

**P. 9/11 SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
■ La loi du 13 juin 2003 et les autres dispositions renforçant la lutte contre la violence routière et les autres dispositions

**P. 12 LA VIE DE L'ORT**  
■ Assemblée Générale du 19 février 2004  
■ Election du Président de l'ORT  
■ Carnet

# Transport Routier de Voyageurs

Par Laurent BENVENUTI,  
Délégué régional de la FNTV PACA

... (suite de l'édito)

Comme vous le savez un observatoire doit avoir plusieurs fonctions :

- une fonction de production d'information économique
- une fonction de diffusion de cette information
- une fonction de réflexion entre les acteurs

Il est clair que l'ORT ne pourra produire seul les informations qu'il aura à diffuser, même si dans certains cas, il sera nécessaire de recueillir nous-mêmes et de traiter quelques données régionales. Il convient par ailleurs d'éviter les doublons qui seraient inutiles et coûteux.

Si vous me le permettez, je voudrais soumettre à votre examen quelques pistes de travail concernant les champs d'analyse possibles qui méritent évidemment d'être mis en discussion.

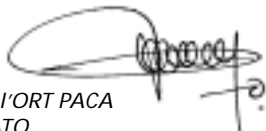
Pour moi, les axes d'investigation de cet observatoire pourraient concerner les champs suivants :

- évaluation des flux par mode (régional, national, continental, intercontinental)
- les entreprises de transport (effectif, parc, CA, VA, EBE, résultats)
- le parc de matériel
- les coûts de transports (carburant, taxes, salaires et charges, assurances, renouvellement du matériel, frais généraux), en marchandises et voyageurs (zone urbaine et interurbaine)
- les comptes du transport pour la collectivité (dépenses de fonctionnement et investissement, recettes dont taxes)
- le développement et le financement des infrastructures
- les secteurs clients des transports (analyse par marché)
- la conjoncture des transports.

Pour la plupart de ces axes, nous disposons déjà d'informations soit nationales soit régionales. C'est après l'inventaire des sources disponibles que nous pourrions réfléchir aux moyens de couvrir l'information manquante.

Pour terminer, je voudrais insister sur la vocation pédagogique de l'observatoire, nous ne sommes pas un club fermé mais un observatoire. Ce qui soutend que l'information soit transparente, accessible et au-delà appropriée par les acteurs.

Je sais que beaucoup de choses existent déjà, un cercle de réflexion de qualité, un support de diffusion sur papier, un site Internet, c'est pourquoi je voudrais, pour terminer, rendre hommage à tous ceux qui ont consacré du temps et de l'argent pour faire vivre notre ORT. Je vous remercie de votre attention et je vous prie de m'excuser d'avoir été peut-être un peu long.



Le Président de l'ORT PACA  
Jean-Louis AMATO  
Président du Comité National Routier

## Le dispositif conventionnel est aujourd'hui complet pour que soit poursuivie la modernisation de la Profession

**La première étape du vaste chantier de modernisation sociale que la FNTV a engagé avec les partenaires sociaux est désormais achevée.**

En effet, le 24 décembre 2003, le Journal Officiel a publié le « décret relatif à la durée du travail dans le transport routier de personnes ».

Les dispositions de ce décret sont entrées en vigueur le 7 janvier 2004, date de la parution au JO de l'arrêté d'extension de l'accord du 18 avril 2002.

La publication de ces 2 textes lève les dernières restrictions à une mise en œuvre complète de l'accord social.

Depuis le 7 janvier l'accord sur l'aménagement, l'organisation et la réduction du temps de travail, et sur la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de voyageurs, s'applique à la totalité des entreprises du transport interurbain de voyageurs par autocar.

L'avenant n°2 signé le 16 janvier 2004 par les 4 organisations suivantes (CFDT, CGT, CFTC et CGC) est venu conforter le dispositif de modernisation sociale désormais largement partagé.

Le contenu de l'avenant n°2 porte notamment sur l'ouverture à l'ensemble des organisations syndicales de la commission nationale de suivi de l'Accord. Les partenaires sociaux ont également décidé dans le cadre de cet avenant l'application du nouveau dispositif d'indemnisation de l'amplitude et des coupures au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2004.

Avec la signature de l'avenant n°2, une nouvelle étape importante est franchie dans la mise en œuvre de la modernisation sociale de la Profession.

Ainsi, le 9 février les partenaires sociaux réunis en Commission Nationale d'Interprétation et de Conciliation convenaient d'une revalorisation des grilles conventionnelles des Employés, Techniciens, Agents de maîtrise et Cadres ainsi qu'une augmentation du montant des indemnités de frais de déplacement.

Par ailleurs des négociations thématiques concernant les différents métiers du TRV s'ouvriront très prochainement. Les métiers du tourisme et des activités scolaires ont été identifiés comme prioritaires.

Le vaste chantier de modernisation sociale entre donc dans une phase nouvelle.

Il appartient dorénavant aux représentants locaux de la FNTV de définir avec les Autorités Organisatrices de Transport les modalités pratiques d'accompagnement de la Profession et de mettre en œuvre un programme complet d'information et de formation des transporteurs.

L'enjeu de la modernisation sociale du Transport Routier de Voyageurs est aussi un enjeu de Service Public.





# FIMO et FCOS Dix ans bientôt et quelques points forts

Par Michel FABIANI,  
chargé de la cellule administrative du Service  
Régulation et Contrôle du Transport de la DRE PACA

## Le contexte réglementaire et les accords de branches

Le 20 janvier 1995, un accord de branche, conclu dans le cadre de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, soumettait les conducteurs salariés du transport public routier de marchandises à des formations obligatoires.

Cet accord, dont l'objectif était d'améliorer la sécurité routière, les conditions de travail et de soutenir l'emploi du secteur, est entré dans le champ réglementaire pour ces conducteurs par le décret n° 97 - 608 du 31 mai 1997 et pour les non salariés du transport public routier, par le décret n° 98 - 1039 du 18 novembre 1998.

Pour les conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs, un accord de branche semblable est intervenu. Ainsi, depuis 1999, les conducteurs de cette branche sont soumis à des obligations de formation. Là aussi, ces obligations ont été réaffirmées par le décret n° 2002- 747 du 2 mai 2002.

Entre temps, la loi n° 98-69 du 6 février 1998 étendait ces obligations de formation à l'ensemble des conducteurs routiers, tous secteurs d'activité confondus, et pour ceux dont les obligations de formation n'étaient pas « réglementées », des accords de branche par activité ( 24 accords ), ont été signés.

Toutes ces dispositions venant compléter celles qui résultent de l'article 5 du règlement européen n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 (relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route) et qui fait obligation pour tout conducteur, pour exercer la profession, d'être porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'une formation de conducteur (« marchandises » et « voyageurs ») reconnu par un des états membres, conformément à la réglementation communautaire concernant le niveau minimal de formation de conducteurs.

## Les formations mises en place

La FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire) et la FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité) : tout le monde aujourd'hui connaît ces deux sigles devenus alter ego du permis de conduire. Rares sont les chefs d'entreprises qui aujourd'hui oublient de demander avant toute embauche si leur futur salarié est bien titulaire de cette attestation de formation, qui dure 156 heures en « marchandises », 140 heures en « voyageurs », et qu'il est toutefois possible de faire pendant la période d'essai, celle-ci se trouvant prolongée à due concurrence.

Pour la FCOS, d'une durée de 24 heures en « marchandises » et de 21 heures en « voyageurs », elle s'effectue tous les cinq ans de la vie professionnelle. Elle est obligatoire pour tout emploi de conducteur « marchandises » d'un véhicule de plus de 14 m<sup>3</sup> de volume utile ou de plus de 3,5 tonnes de PTAC et pour tout emploi de conducteur routier d'un véhicule de transport en commun de personnes.

## La mise en œuvre des formations

Ces formations obligatoires sont assurées par des centres de formation agréés, sur proposition du Directeur Régional de l'Équipement par le Préfet de région, dans le cadre d'un cahier des charges mis au point par le ministère des transports en liaison avec la profession, soit, par délégation et sous la responsabilité des centres de formation agréés, par des « moniteurs d'entreprise ».

A ce jour pour la région PACA, 17 centres et antennes de ces centres de formation sont agréés. Leur répartition géographique permet de répondre localement aux demandes. Ainsi, pour les départements alpins, les antennes des centres « ESF » et « AFT » à GAP (05) qui se trouvent à mi-chemin entre Briançon et Marseille, distantes de quelques 250 km, offrent des formations aux conducteurs de la vallée de la Durance. « Boyer formation » à Oraison joue ce rôle de proximité pour le département des Alpes de Haute-Provence. Les autres points de formation se situent sur une ligne littorale partant d'Avignon, Carpentras, Marseille, Rognac, Briançoles et Nice.

## Les modèles d'attestation

L'arrêté du 30 juin 1999 a unifié, pour le transport public de marchandises, les modèles d'attestation à délivrer aux conducteurs. L'arrêté du 16 avril 2003 modifie l'attestation de « FCOS » qui précise la date d'expiration de validité de l'attestation « marchandises » et « voyageurs » et définit les modèles d'attestation « voyageurs ». Les attestations délivrées antérieurement conservent toute leur validité.

## Le financement des formations

Ce sont les entreprises qui contribuent en premier lieu au financement des formations, aidé par le produit de la taxe sur la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules de transport de « marchandises » et de « voyageurs ». Il existe en outre un fond d'accompagnement destiné à financer chaque stage et qui est réparti par le Préfet de région (La Direction Régionale de l'Équipement - le Service Contrôle et Régulation des Transports). Les demandeurs d'emploi peuvent bénéficier d'aides à l'insertion professionnelle par les services du Ministère de l'Emploi, l'ANPE, les ASSEDIC, les Régions, ou encore l'OPCA transport (Organisme Paritaire Collecteur Agréé).

## Le contrôle des centres

Ces centres font l'objet d'un contrôle administratif effectué par la DRE - le service Transport, permettant notamment de vérifier, au moins une fois par an, la bonne mise en place de ce dispositif de formation professionnelle dont le but est de contribuer au développement de la qualité et de la sécurité dans le transport.

A ce jour, aucun dysfonctionnement n'a été constaté dans l'activité des centres de notre région, comme aucun stagiaire depuis la mise en place de ce dispositif n'est venu se plaindre de mauvaises formations, comme aucun employeur n'a fait part de sa déception des prestations des stagiaires nouvellement formés. Compte tenu du nombre de stagiaires formés, ces indicateurs témoignent de la qualité des organismes de formation et du professionnalisme de leurs responsables.



# Le métier d'inspecteur du travail

Par Jean-Louis SAMUEL,  
ITT/DRTT Marseille

Le corps de l'inspection du travail a été créé en 1892, antérieurement à la création du ministère du Travail lui-même, et son évolution a suivi celle de la législation relative au travail, à l'emploi et à la formation professionnelle. Les inspecteurs du travail sont chargés de veiller à son application.

Le corps est commun aux ministères chargés du travail, de l'agriculture et des transports ; les inspecteurs peuvent ainsi être affectés dans les services déconcentrés (Directions régionales et Directions départementales du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle – DRTEFP et DDTEFP) du ministère de l'Emploi et de la Solidarité (80% du corps), les services départementaux ou régionaux de l'inspection du travail, de l'emploi et de la protection sociale en agriculture ou de l'inspection du travail et de la main-d'œuvre dans les transports.

> **En section d'inspection** au sein des DDTEFP, l'inspecteur anime son équipe, composée d'un secrétariat et d'un ou plusieurs contrôleurs du travail. Il dispose de pouvoirs d'enquête et de contrôle dans tous les domaines couverts par la réglementation et les conventions collectives : santé-sécurité, durée et conditions de travail, fonctionnement des institutions représentatives du personnel, élaboration et suivi des plans sociaux... Pour l'exercice de cette mission, il est investi du pouvoir de relever les infractions par procès-verbal, et son indépendance est garantie par la Convention N°81 de l'Organisation Internationale du Travail (OIT).

Dans son rôle de régulation des relations individuelles et collectives du travail, il exerce une fonction d'information et de conseil auprès des employeurs, des salariés et des partenaires sociaux.

> **Affecté dans un autre service des DDTEFP**, l'inspecteur du travail met en œuvre les politiques de l'emploi et de la formation, au sein des entreprises, et dans le cadre des programmes de lutte contre le chômage et l'exclusion.

> **Dans les services de contrôle de la formation professionnelle** au sein des DRTEFP, l'inspecteur du travail, qui dispose de larges pouvoirs d'investigation, est chargé du contrôle des moyens financiers, techniques et pédagogiques mis en œuvre dans les entreprises, les organismes collecteurs de fonds et les centres de formation.

Ainsi, dans le déroulement de sa carrière, l'inspecteur du travail peut occuper successivement des postes diversifiés, au sein des trois ministères concernés.

## Ministère chargé des transports

L'inspecteur du travail des transports exerce ses fonctions sous l'autorité d'un inspecteur général qui relève directement du ministre chargé des transports.

L'inspection effectue son contrôle dans les entreprises de transports de toute nature :

- > transports ferroviaires et activités connexes ;
- > transports routiers, exploitation d'autoroutes ;
- > transports et travail aériens, gestion des aérodromes ;
- > transports urbains et suburbains ;
- > entreprises privées de tous ordres travaillant dans le domaine public ;
- > batellerie (personnel navigant).

L'inspection comprend un échelon local, un échelon régional, un échelon central :

**L'échelon local** : les inspecteurs y exercent les mêmes fonctions que celles exercées au sein des sections d'inspection du travail dans les services déconcentrés du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle ;

**L'échelon régional** : les attributions des directions régionales sont identiques à celles que les directions départementales du ministère du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle exercent en matière d'inspection du travail ; coordination de l'action des inspecteurs, instruction des recours hiérarchiques, liaison avec les autorités judiciaires et les préfets ;

**L'échelon central** : chargé de l'administration du service, des méthodes de fonctionnement, du contrôle de l'exécution de la mission générale et des missions particulières (textes spécifiques) confiées aux fonctionnaires du service, des rapports avec les services des autres départements ministériels.

## La formation

Après leur réussite au concours, les candidats sont nommés inspecteurs élèves. Leur formation initiale est assurée par l'institut national du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle (INTEFP) situé près de Lyon. Elle dure dix-huit mois et comporte :

- > une période de formation générale de dix mois qui vise à faire acquérir les connaissances et capacités professionnelles communes aux différentes fonctions d'inspecteur du travail ;
- > une période de formation professionnelle de huit mois qui vise à faire acquérir les compétences propres à l'exercice du premier emploi.

## Les enseignements et la pédagogie

Les enseignements dispensés au cours de ces deux périodes portent sur :

- > les politiques du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle ;
- > l'entreprise et les différents milieux d'intervention ;
- > le cadre juridique et les instruments de l'action de l'administration ;
- > les disciplines juridiques, scientifiques et techniques touchant aux relations et conditions de travail ;
- > les méthodes et techniques d'information, d'organisation, de gestion et de communication ;
- > les méthodes d'encadrement et d'animation d'un service.

La pédagogie mise en œuvre associe des séquences d'apports de connaissances et des travaux d'application et de mise en situation professionnelle individuels et/ou collectifs.

## Les stages

En liaison et en alternance avec les enseignements dispensés à l'Institut, des stages d'une durée globale ne dépassant pas huit mois sont organisés tout au long de la formation. Les stages comprennent, au cours de la période de formation générale :

- > un stage d'immersion dans une direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle ;
- > un stage en entreprise ;



### Le métier de contrôleur du travail

Le corps des contrôleurs relève de la catégorie B de la fonction publique de l'Etat.

Il est commun aux ministères chargés du travail, de l'agriculture et des transports. Il est géré par le ministère chargé du travail (ministère des Affaires sociales, du Travail et de la Solidarité).

Les contrôleurs exercent leurs fonctions dans les services déconcentrés de ces trois ministères (directions régionales ou départementales du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, services régionaux ou départementaux de l'inspection du travail, de l'emploi et la politique sociale agricoles, subdivisions de l'inspection du travail et des transports).

Les fonctions qui peuvent être confiées aux contrôleurs du travail sont extrêmement variées et peuvent s'exercer dans des secteurs très différents.

> En section d'inspection, les contrôleurs exercent leur compétence sous l'autorité de l'inspecteur du travail responsable de la section, dans les services départementaux des trois ministères. Ils assurent, en particulier, des visites systématiques d'établissements, de chantiers ou d'exploitations agricoles, pour y contrôler l'application de la législation du travail et des accords collectifs. Ils sont également amenés à procéder à des enquêtes (accidents du travail, maladies professionnelles, durée du travail, salaires...) et informent les usagers sur la réglementation concernant les relations et les conditions de travail.

> Dans un service de contrôle de la formation professionnelle, au sein des directions régionales du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle (DRTEFP), les contrôleurs assistent les inspecteurs dans les missions de contrôle portant sur les moyens financiers, techniques et pédagogiques mis en œuvre pour la formation professionnelle continue, au sein des entreprises, des organismes collecteurs de fonds et des centres de formation.

> Dans un service spécialisé des services régionaux ou départementaux des ministères chargés du travail ou de l'agriculture, les contrôleurs du travail participent à la mise en œuvre des politiques définies par les pouvoirs publics dans les domaines du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, ainsi que de la protection sociale agricole. Ils peuvent également, sous l'autorité d'un directeur adjoint du travail ou d'un inspecteur, être associés à l'encadrement et au fonctionnement de service ayant en charge des domaines très variés (aides aux entreprises et aux salariés en matière d'emploi et de formation, insertion professionnelle des jeunes, reclassement des travailleurs handicapés, lutte contre le travail illégal, tutelle des caisses de mutualité sociale agricole...).

### La formation

Après la réussite au concours, les contrôleurs du travail reçoivent la formation dispensée par l'Institut national du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle dans les centres interrégionaux de formation. Cette formation comporte un ou plusieurs stages pratiques dans leur ministère d'affectation.

# Autoroute de la mer et gestion du temps de travail dans les entreprises de transport routier

Par Christian MOREL, CRET-LOG

Les projets relatifs à la création d'autoroutes maritimes amènent des interrogations liées directement à l'exploitation des moyens terrestres. Parmi les questions que l'on est en droit de se poser aujourd'hui figure celle relative à l'affectation du temps passé par les conducteurs routiers sur le navire dès lors qu'il s'agit d'un service accompagné.

Il est en effet nécessaire de distinguer parmi les services maritimes proposés l'accompagné du non accompagné. Le premier s'adresse plus particulièrement à des artisans ou des PME du transport routier qui souhaitent embarquer à la fois le véhicule et le conducteur sur le navire et profiter ainsi du temps nautique pour avancer leur parcours en évitant la coupure journalière obligatoire ; nous sommes là dans une logique d'association de deux modes de transport, le routier et le maritime. Le second service - le non accompagné ou le « décroché » - est quant à lui plus orienté vers les grands groupes de transport ou les logisticiens qui ont la capacité d'organiser le parcours d'une remorque routière de bout en bout en y intégrant un maillon maritime ; nous sommes alors dans une véritable logique d'intermodalité qui nécessite la mobilisation de moyens de traction routiers (en pré et post acheminements) aux deux bouts du parcours maritime. Même si l'accompagné paraît être le plus intéressant économiquement, le non accompagné peut néanmoins répondre à certaines attentes ; par exemple pour des trafics de nature « général cargo » répondant plus à des exigences de régularité que de rapidité d'acheminement.

*Dans le cas d'un service accompagné donc, le temps passé par un conducteur routier à bord d'un navire roulier<sup>(1)</sup> doit-il être considéré comme du temps de repos ou du temps de service ?*

L'attractivité d'un service d'autoroute de la mer tient, si l'on fait un temps abstraction de la composante prix, des économies qu'une entreprise de transport routier peut réaliser en faisant naviguer son véhicule alors qu'il serait, dans une logique d'exploitation purement routière, immobilisé pendant 9 à 11 heures après une journée de temps de conduite (en principe 9 heures).

Il semble a priori logique qu'une durée de traversée maritime supérieure à 9 heures et programmée à l'avance dans la continuité d'un parcours terrestre puisse être affectée à du temps de repos<sup>(2)</sup> et non à du temps de service.

Cela suppose bien évidemment que les conditions d'accueil sur le navire soient suffisamment confortables (cabines, douches, service de restauration, téléphone, Internet, cinéma, vidéo, jeux, ...) pour que l'on puisse considérer que le temps passé à bord par le conducteur soit du temps de repos « récupérateur » et qu'il en dispose librement.

Bien entendu, une partie du temps passé à bord peut être assimilé à du temps de service (et plus précisément à du temps de travail) dans la mesure où le conducteur doit assurer certaines tâches comme l'embarquement et le débarquement de son véhicule. C'est à ce niveau là qu'interviennent les accords d'entreprises et les négociations internes pour définir précisément la part du temps de repos de celle du temps de service.

*Mais une fois à bord, et dès lors qu'il n'a pas d'autre choix que de « subir » la traversée nautique, peut-on réellement considérer que le conducteur soit véritablement libre de disposer de son temps ?*

Le cadre réglementaire applicable dans ce domaine reste « flou » et renvoie à des dérogations définies par les conventions collectives propres à chaque branche ou par des accords d'entreprises.

En référence à la Directive Européenne 2002/15/CE du Parlement Européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à « l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier », il est précisé que « [...] les périodes durant lesquelles le travailleur mobile

ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance [...] » sont affectées à du temps de service et donc soumises à rémunération.

La Directive précise également que « [...] Sont notamment considérées comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation. Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux et/ou définies par la législation des Etats membres [...] ».

Les projets d'autoroute de la mer devront donc s'accompagner d'une clarification de l'ensemble de cet environnement réglementaire. Cela passe nécessairement par la pertinence et la fiabilité des horaires et des temps nautiques proposés qui devront être « connus à l'avance ». Ces derniers pourront alors être planifiés et intégrés efficacement dans les plans de transport et autoriser ainsi une optimisation de bout en bout.

Les autoroutes de la mer gagneront d'autant mieux l'adhésion des transporteurs routiers et des prestataires logistiques qu'elles seront en mesure de faire la démonstration de leur capacité à se synchroniser avec des chaînes de transport terrestres s'établissant à l'échelle continentale européenne et de plus en plus organisées sur le principe des relais conducteurs.

(1) Un service maritime destiné à accueillir des ensembles routiers et leurs conducteurs (service accompagné) impose l'affrètement d'un navire de type Ro-Pax (de 2100 à 2275 mètres linéaires pour des capacités d'accueil respectives allant de 115 à 125 attelages). Les navires de type Ro-Ro peuvent également embarquer des ensembles routiers avec conducteurs à leur bord mais ce nombre est réglementairement limité à 12 conducteurs.

(2) Au-delà de 4h30 de conduite, le temps de repos s'impose, en référence au décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 modifié en 2002.

# Bilan 2003 des transports par voie navigable sur le bassin Rhône-Saône

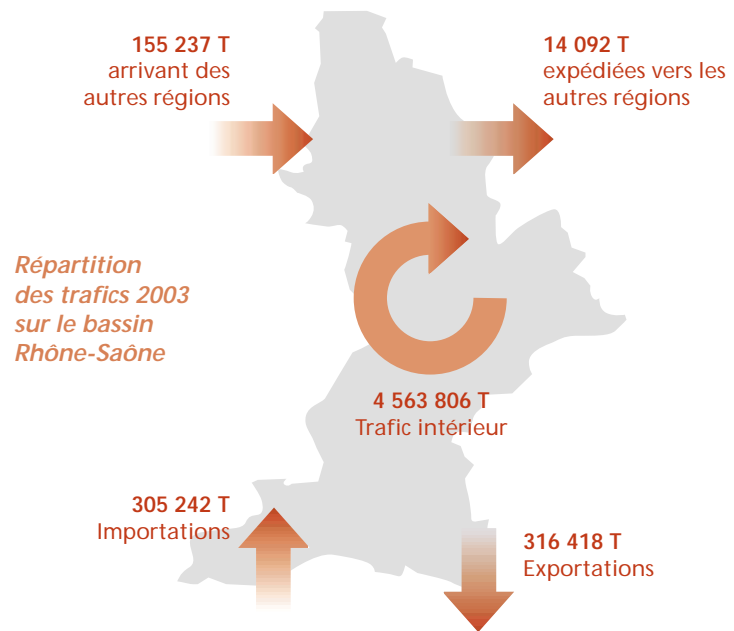
Par Sophie DROUET, VNF LYON, Arrondissement Développement Voie d'eau/ Economie, Développement, Transport

## Bilan de l'année 2003

Avec 5,35 millions de tonnes transportées (+12 %) et plus d'un milliard de tonnes-kilomètres (14 %) générées sur le bassin Rhône-Saône, la navigation rhodanienne affiche en 2003 une année record. Ces chiffres sont d'autant plus prometteurs que la conjoncture économique n'a pas été des plus dynamique cette année.

## Répartition des trafics

Cette progression spectaculaire a été intégralement portée par l'activité purement fluviale (+ 16 % en tonnes et + 23 % en TK) dont 97 % des échanges sont constitués de trafics internes au bassin. Le transport fluvio-maritime a accusé un net repli, - 11 % en tonnes et - 23 % en TK. Cette contraction de l'activité résulte essentiellement de la chute des exportations des céréales (-18% en tonnes) qui constituaient en 2002 la moitié des échanges. Seules les importations en provenance des pays du Maghreb, principalement les engrais et les minéraux bruts, affichent une hausse (+ 48 %).



## Nature de trafics

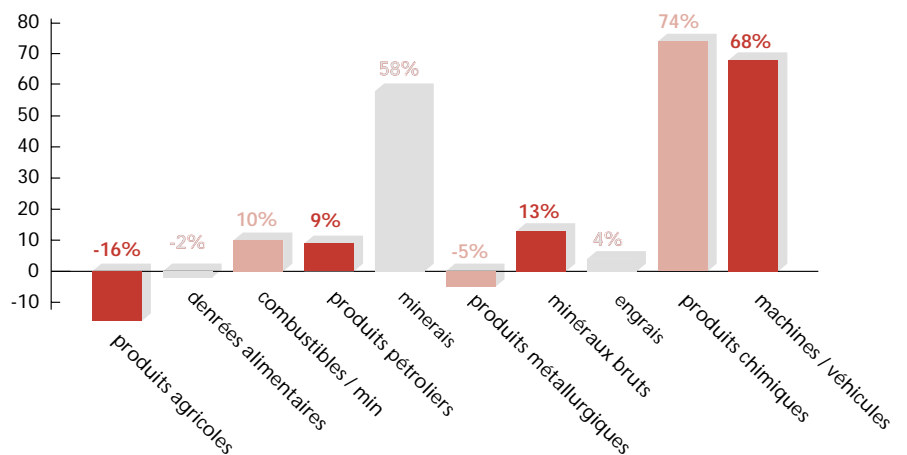
La sécheresse a eu un effet net sur les exportations de céréales à partir du 2<sup>ème</sup> semestre 2003 :

- 10 % pour la navigation fluviale,
- 26 % pour le transport fluvio-maritime.

Ainsi, contrairement aux années précédentes, la croissance des trafics a été principalement soutenue par le secteur de la pétrochimie :

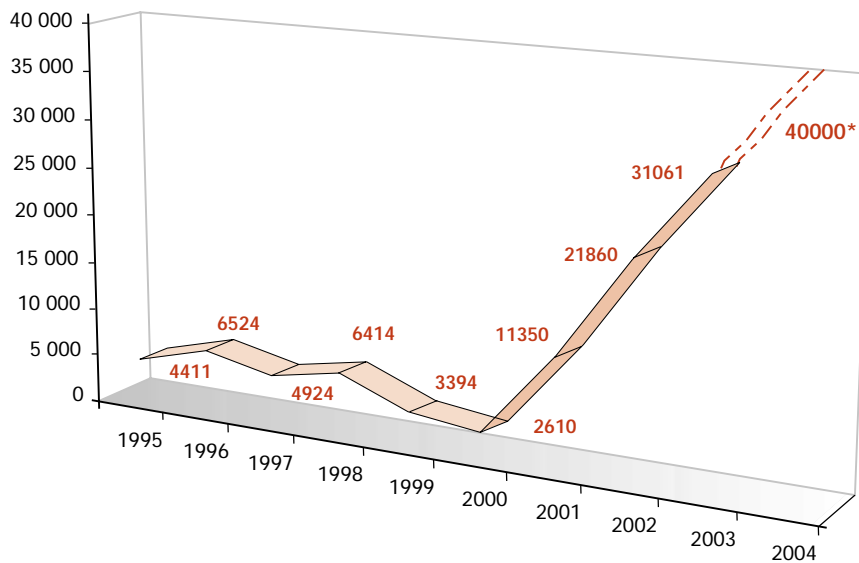
- les produits chimiques (465 000 T soit 9 % des volumes) progressent de + 74 %.
- Ce poste est essentiellement porté par l'alimentation en CVM des usines d'ATOFINA (Saint-Fons et Balan).
- Contrairement à la tendance de ces dernières années, les transports d'hydrocarbures, qui avec 784 000 tonnes représentent en 2003 14 % des volumes transportés, gagnent 9 points. Notons que l'approvisionnement des dépôts pétroliers au nord de Châlon a participé à cette augmentation.

Evolution 03/02 des tonnages par nature de marchandises





### Evolution du nombre d'EVP transportés



Le transport fluvial de conteneurs poursuit sa progression enclenchée il y a 3 ans avec un peu plus de 31 000 EVP (+ 42 % par rapport à 2002). Ce rythme de croissance suit, voire dépasse les prévisions estimées par le Port Autonome de Marseille.

L'objectif de 115 000 EVP en 2010 sera vraisemblablement atteint avant ce terme.

70 % des échanges conteneurisés se réalisent entre Fos et Lyon, le reste a pour origine ou destination les ports de Saône-et-Loire.

L'activité conteneur a représenté 12 % des échanges fluviaux du bassin tous produits confondus en 2003 contre 10 % en 2002.

Premier générateur des trafics avec 41 % des tonnages, les transports de minéraux bruts et de matériaux de construction augmentent de 13 % en T et de 68 % en TK.

Cette évolution provient essentiellement :

- d'une augmentation des approvisionnements en sel de déneigement des régions Rhône-Alpes et Bourgogne depuis la Camargue,
- et surtout la mise en place progressive de nouvelles formes d'organisations (plateforme de stockage et de distribution) pour l'approvisionnement des agglomérations fortement consommatrices en matériaux de construction, notamment la région lyonnaise.

Notons encore l'évolution très positive des minerais (+ 58 % en valeur absolue et + 71 % des prestations en TK) même s'ils ne représentent que 3 % des transports sur le bassin.

\*prévisions 2004



# La loi du 13 juin 2003 et les autres dispositions renforçant la lutte contre la violence routière et les autres dispositions

par Patrice WANDROL,  
Observatoire Régional de la Sécurité Routière,  
DRE /SIT

La loi renforçant la lutte contre la violence routière, publiée au journal officiel du 13 juin 2003, donne à l'Etat les moyens de parvenir à ses objectifs de mieux faire respecter les règles, de responsabiliser le conducteur et de rendre les routes plus sûres. En sanctionnant plus sévèrement les usagers et en mettant fin au permis de conduire à vie, les dispositions de cette nouvelle loi entendent sensibiliser, éduquer l'ensemble des usagers de la route pour plus de respect des règles et plus de sécurité pour tous.

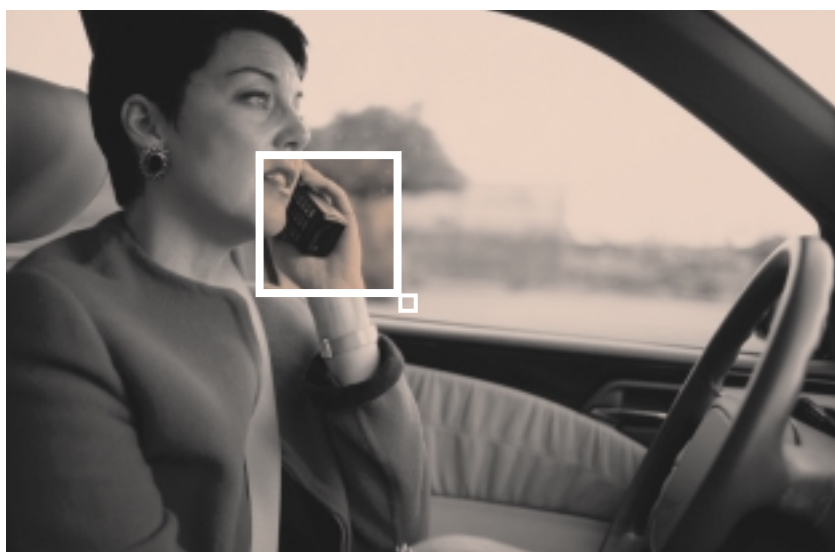
Certaines dispositions de cette loi ont été mises en application dès le 13 juin 2003. D'autres, telles que l'instauration du permis probatoire, ont fait l'objet plus récemment de décrets spécifiques. D'autres encore, en dehors de cette loi, l'avaient précédée, notamment en ce qui concerne le port de la ceinture, du casque, et l'utilisation du téléphone portable.

Nous allons ici effectuer le résumé et la synthèse de l'ensemble de ces nombreuses dispositions.

## Les sanctions mises en œuvre par le décret du 31 mars 2003

Certaines mesures visant à mieux sanctionner certains comportements dangereux sont effectives depuis le décret du 1<sup>er</sup> avril 2003. Celui-ci accélère le traitement des infractions en forfaitisant l'ensemble des contraventions de la 4<sup>ème</sup> classe (non-respect de la priorité, de l'arrêt au stop, au feu rouge, dépassement entre 30 et 40 km/h de la vitesse maximale autorisée, circulation en sens interdit...) qui donnent donc lieu à l'émission d'une amende forfaitaire, sans intervention du tribunal de police. Ce décret rétablit pour le juge la possibilité de prononcer la peine complémentaire de suspension du permis de conduire pour la plupart des infractions de 4<sup>ème</sup> classe.

Ce décret aggrave les sanctions pour le défaut d'utilisation des ceintures de sécurité et le non-port du casque, qui sont désormais punis d'une contravention de 4<sup>ème</sup> classe et font l'objet d'un retrait de 3 points du permis de conduire.



Une infraction spécifique est créée pour l'usage d'un téléphone portable tenu en main lors de la conduite. Déjà sanctionnée dans le cadre général de l'article R 412-6 du Code de la Route, cette infraction est désormais punie de l'amende prévue pour les contraventions de 2<sup>ème</sup> classe et d'un retrait de deux points du permis de conduire.

## Les mesures mises en place depuis la loi du 13 juin 2003

### 1. L'aggravation des peines en cas d'accident mortel ou corporel causé par l'imprudence du conducteur

La loi prévoit l'aggravation de la répression des atteintes involontaires à la vie ou à l'intégrité de la personne commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule. Ainsi tout accident corporel devient un délit, son auteur est donc passible d'une peine de prison.

### Ce qui a changé pour le conducteur

Une première aggravation est prévue en cas de faute d'imprudence commise par le conducteur du véhicule. Les peines sont portées à :

- 5 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende pour les cas d'homicides involontaires ;
- 3 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende pour les cas de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à trois mois ;
- 2 ans d'emprisonnement et 30 000 € d'amende pour les cas de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure ou égale à trois mois.

Une deuxième augmentation des peines est prévue lorsque les faits sont commis avec l'une des six circonstances aggravantes suivantes, qui constituent une faute d'une particulière gravité :

- conduite sous l'empire d'un état alcoolique ;
- conduite après usage de produits stupéfiants ;
- mise en danger délibérée de la vie d'autrui ;
- délit de fuite ;
- conduite sans permis de conduire ;
- grand excès de vitesse.



Les peines sont portées à :

- 7 ans d'emprisonnement et 100 000 € d'amende pour les cas d'homicides involontaires ;
- 5 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende pour les cas de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à trois mois ;
- 3 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende pour les cas de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure ou égale à trois mois.

Dorénavant sont considérées comme des circonstances aggravantes :

- la présence d'un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 g et 0,8 g par litre de sang
- l'absence de permis de conduire (qu'il s'agisse de conduite sans permis, ou de conduite avec un permis annulé, suspendu ou invalidé) ;
- la vitesse de plus de 50 km/h au-dessus des limites autorisées.

Les peines sont à nouveau aggravées si sont réunies au moins deux circonstances aggravantes pour s'élever à :

- 10 ans d'emprisonnement et 150 000 € d'amende en cas d'homicide involontaire ;
- 7 ans d'emprisonnement et 100 000 € d'amende en cas de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à trois mois ;
- 5 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende en cas de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure ou égale à trois mois.

Il s'agit là de peines maximales édictées par la loi mais les juridictions pénales apprécient les sanctions qui doivent être effectivement prononcées pour chaque affaire au regard de la personnalité des prévenus.

## 2. La suppression du permis blanc pour une répression accrue des conducteurs ayant eu un comportement dangereux

**Ce qui a changé pour le conducteur**

Les usagers condamnés pour les fautes suivantes ne peuvent plus bénéficier du permis blanc :

- homicide et blessures involontaires par un conducteur ;
- conduite sous l'empire d'un état alcoolique ;
- conduite après avoir fait usage de produits stupéfiants ;
- mise en danger de la vie d'autrui ;
- délit de grand excès de vitesse en récidive ;
- délit de fuite.

## 3. Stage de sensibilisation à la sécurité routière, immobilisation du véhicule...

**Ce qui a changé pour le conducteur**

Dans tous ces cas de figure, les usagers peuvent voir prononcer à leur rencontre :

- l'obligation de suivre un stage de formation à la sécurité routière à leur frais comportant un accès aux données de l'accidentologie, un rappel des principaux facteurs de risques et les moyens de les prévenir ;
- une interdiction de conduire certains véhicules pour lesquels le permis de conduire n'est pas nécessaire ;
- l'immobilisation, pendant une durée d'un an au plus, du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire.

## 4. Le durcissement des règles applicables aux récidivistes

**Ce qui a changé pour le conducteur**

Le délai de récidive pour les contraventions de 5<sup>ème</sup> classe (défaut de permis de conduire ou grand excès de vitesse par exemple) est porté de un à trois ans. Les auteurs des excès de vitesse de plus de 50 km/h sont particulièrement concernés par cette mesure.

En cas de condamnation pour des faits d'homicide involontaire commis en récidive, avec une ou plusieurs circonstances aggravantes, le permis de conduire est annulé.

L'interdiction de repasser le permis de conduire est portée de plein droit à dix ans. Le tribunal peut également prononcer une interdiction définitive de repasser le permis.

## 5. La confiscation du véhicule en cas de faute grave

Parmi les sanctions figure également la possibilité pour tout usager commettant une faute grave de voir son véhicule confisqué définitivement.

Cette sanction peut être prononcée en cas d'homicide ou de blessures involontaires ; de mise en danger délibérée de la vie d'autrui ; de récidive de conduite sans permis ; de délit de fuite ;

de conduite malgré une suspension ou une interdiction de conduire et de récidive de grand excès de vitesse.

## 6. La rétention du permis de conduire en cas d'usage de stupéfiants

**Ce qui a changé pour le conducteur**

Dans le prolongement de la loi du 3 février 2003 relative au dépistage et à la répression particulière de l'usage des produits stupéfiants par le conducteur d'un véhicule, la loi élargit les sanctions possibles en cas d'usage de stupéfiants en instaurant comme pour l'alcool la rétention du permis de conduire.

## 7. L'aggravation des sanctions à l'égard des professionnels commercialisant des détecteurs de radars et des kits de débridage pour cyclomoteurs

**Ce qui a changé**

**Pour les kits de débridage des cyclomoteurs,** il s'agit de lutter efficacement contre la commercialisation et l'installation de tels kits par les professionnels. Cette disposition s'inscrit dans le cadre d'un programme cohérent visant à réduire la vitesse de ces véhicules et à combattre des pratiques mettant en danger des populations jeunes déjà surexposées. La sanction de l'usage en circulation reste inchangée s'agissant d'utilisateurs aux moyens financiers le plus souvent limités qui relèvent d'une contravention de 3<sup>ème</sup> classe dont le montant de l'amende maximale est fixé à 450 €. Le délit constituera également une meilleure assise pour la mise en cause de la responsabilité pénale des personnes morales. Idem pour la mise en place par des professionnels.

**Pour les détecteurs de radars,**

il s'agit d'accroître la dissuasion d'user de ces dispositifs en décourageant l'offre et en donnant à la justice davantage de moyens pour s'attaquer à la répression des fabricants, importateurs, distributeurs ou promoteurs de tels appareils de détection en étendant la responsabilité pénale aux personnes morales.

## 8. Les dispositions relatives à la protection des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière

Les violences ou les outrages envers les inspecteurs pourront désormais être sanctionnés d'une interdiction de se présenter aux épreuves du permis pendant trois ans.

## 9. Mieux sanctionner la conduite en état alcoolique

**Ce qui a changé pour le conducteur**

La conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 g et 0,8 g/l dans le sang, déjà sanctionnée par une amende de 4<sup>ème</sup> classe, est passible d'un retrait de 6 points du permis de conduire (contre 3 points retirés auparavant).

## 10. Amélioration du traitement du contentieux routier

**Ce qui a changé pour le conducteur**

Si le titulaire de la carte grise du véhicule n'est pas en mesure de justifier du vol de son véhicule ou de fournir les coordonnées du conducteur lors d'une infraction liée à la vitesse, au non-respect des feux de signalisation ou des signaux d'arrêt, au non-respect des distances de sécurité ou à la circulation dans les voies réservées à certaines catégories d'usagers (bus, bandes et pistes cyclables), il sera tenu de verser le montant de l'amende s'il veut contester la sanction infligée.



## 11. L'instauration du permis probatoire (depuis le 1<sup>er</sup> mars 2004)

### Ce qui a changé pour le conducteur

Désormais, un capital initial de 6 points est attribué au conducteur lors de l'obtention de son permis de conduire. A l'issue d'une période de trois ans, s'il n'a pas commis d'infraction entraînant une perte de points, un capital de 12 points lui sera attribué. Cette période est ramenée à deux ans, si le conducteur a bénéficié de la conduite accompagnée pendant la préparation de son permis de conduire.

Si au cours de sa période probatoire, le conducteur se voit retirer des points de son permis de conduire, il devra attendre de nouveau 3 ans à compter de la date du dernier retrait de points pour acquérir son total de points.

En cas de perte totale du capital initial de 6 points, le permis perd sa validité. Le conducteur devra attendre 6 mois pour repasser son permis (code et pratique) et avoir été reconnu apte après un examen médical et psychotechnique.

En cas de perte de 1 ou 2 points perdus pendant la période probatoire, il est possible de suivre un stage de sensibilisation à la

sécurité routière. Ce stage fait gagner 4 points – dans la limite de 6 points au total –, ce qui me protège en cas d'une nouvelle perte de points, laquelle pourrait entraîner l'annulation de mon permis.

En cas de perte de 3 points ou plus en une fois, suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière devient une obligation.

### *En quoi consiste le stage de sensibilisation à la sécurité routière ?*

Le stage sert à comprendre ce que sont l'insécurité routière et l'accident ; il invite à réfléchir sur sa conduite et son comportement à l'égard des autres, afin d'éviter la répétition de nouvelles infractions. Il dure seize heures sur deux jours consécutifs et coûte environ 230 €. Il permet de recapitaliser des points et, s'il est obligatoire (dans le cas d'une perte de 3 points ou plus en une fois sans atteindre les 6 points), il permet d'obtenir le remboursement de l'amende versée. L'inscription peut se faire auprès d'un centre agréé, dont la liste est à disposition en préfecture ou, pour la France entière, sur le site internet de la Sécurité routière.

N. B. : Si le conducteur est contrôlé avec une alcoolémie positive (à partir de 0,5 g/l de sang), il perd ses 6 points en une seule fois ; son permis est invalidé, il doit le repasser.



## Assemblée générale du 19 février 2004

L'Assemblée générale 2004 a revêtu une importance particulière. En effet, il s'agissait de « dépeussier » un peu les statuts en les adaptant à l'évolution de l'association, notamment en réservant une possibilité d'accueillir les collectivités locales, et de redistribuer les rôles de chacun des « collègues » : membres actifs et membres associés. L'Assemblée générale a ensuite procédé à l'élection du Conseil d'Administration qui a élu les membres du Bureau qui ont eux-mêmes élu le Président.

### Le Bureau se compose ainsi :



**Président :**  
M. Jean-Louis AMATO,  
qui représente la CCI  
à l'ORT ;

**1<sup>er</sup> Vice-Président :**  
M. Dominique POGGI,  
Président de la Chambre Régionale de  
Commerce et d'Industrie PACAC ;  
**2<sup>ème</sup> Vice-Président :**  
M. Michel MATTAR,  
Délégué général de TLF Méditerranée ;  
**Trésorier :** M. Jean-Pierre BREMOND,  
Président de la Fédération des Transporteurs  
de Voyageurs de PACA ;  
**Secrétaire :** M. Lionnel GRAND,  
Directeur délégué Fret-Commercialisation SNCF.  
Le Bureau est élu pour une durée de 3 ans.

Le Bureau s'est réuni le mercredi 17 mars, accueilli à la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie PACAC pour examiner un certain nombre de questions, notamment pour entériner le programme d'actions de l'ORT pour 2004, dont voici le contenu :

#### Présentation d'études :

> **la situation économique des transports dans la région. A partir des travaux du colloque de conjoncture organisé par la CRCI PACAC, il sera présenté un développement spécifique sur les transports, pour tous les modes.**

> Une étude récente de la DRE !  
**La logistique de la grande distribution en PACA - Résultats et prolongements de l'étude conduite par la DRE PACA (2002-2003)**

*La réunion est d'ores et déjà fixée au mercredi 21 avril 2004, à partir de 14 heures au CETE Méditerranée.*

> **Colloque de Nice sur les transports de Voyageurs**

Un colloque sera organisé en septembre 2004 autour de la question du rôle des nouvelles autorités organisatrices de transports de voyageurs que sont les communautés de communes, d'agglomération, etc. Cette manifestation sera co-organisée par l'Agence d'Urbanisme des Alpes-Maritimes (ADAM), l'ORT et le Conseil général des Alpes-Maritimes.

*Le programme définitif figurera sur le site internet de l'ORT au mois de juin 2004.*

> **Effets et incidences de la décentralisation sur les transports dans la région :**

L'évolution institutionnelle résultant de la mise en place de la décentralisation va entraîner un certain nombre de modifications dans les règles de fonctionnement et certains transferts de compétences, notamment :

- le financement des infrastructures ;
- les documents d'urbanisme et d'aménagement : DTA, PDU, SCOT etc. et leurs implications sur le domaine des transports ; intermodalité : autoroutes de la mer, ferroviaire, fluvial, etc.
- Le devenir de la gestion des services concédés que sont les ports et les aéroports par les chambres de commerce et d'industrie.

*Cette manifestation est programmée pour le mois d'octobre.*

> **Etat d'avancement des grands projets régionaux (liste indicative) :**

- A51 (DRE)
- FOS2 XL (PAM)
- TGV Côte d'Azur (RFF)
- Montgenèvre (CCIMP)
- Vallée du Rhône (DATAR-MIIADT)
- Autoroutes de la mer (DTMPL)

*Cette manifestation est prévue pour le mois de novembre.*



Pour en savoir plus,  
allez sur le site internet  
de l'ORT PACA :

[www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)

### Carnet

L'équipe de l'ORT et l'ensemble des membres de l'ORT remercient Gilles MENOTTI d'avoir assuré la présidence de l'association et de les avoir accompagnés, dans les assemblées générales qu'il a présidées et les manifestations auxquelles il a participé, notamment lors du Court Débat sur Les Transports et l'Environnement où il a présenté l'action qu'il menait au sein de son entreprise en matière d'environnement. Ses obligations professionnelles et les responsabilités régionales qu'il assure au sein de TLF Méditerranée ne lui ont pas permis de renouveler son mandat, mais il reste heureusement présent au Bureau dans la mesure où TLF Méditerranée occupe le poste de 2<sup>ème</sup> Vice-Président.

Pierre CALFAS, Directeur Délégué régional de l'Équipement, a été nommé Directeur interrégional du Service de la Navigation Rhône-Saône et de VNF, en poste à Lyon. Nous lui souhaitons le meilleur pour son entrée dans ce nouveau métier.



Éditeur : **Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur**

37, Bd Périer - 13285 Marseille Cedex 8 - Tél. 04 91 00 52 66

site : [www.paca.equipement.gouv.fr](http://www.paca.equipement.gouv.fr)

Directeur de la publication : **Jean-Louis AMATO**, président de l'ORT

Conception et réalisation : Approche 04 91 15 72 72