

Le journal des transports

Septembre 2003

éditorial

Dans les périodes moroses ou agitées, tout un chacun est porté aux jugements abrupts et définitifs comme pour conjurer un sort ou classer l'affaire. L'anathème est prononcé contre tel ou tel, nécessairement responsable par sa fonction, sa position, son activité ou d'autres critères « objectifs ».

Dans le domaine des transports, soumis à la fois à la conjoncture économique et aux choix techniques et politiques, l'affaire est particulièrement ardue, sensible, et demande de la réflexion, de l'analyse et du temps. Les décisions n'en sont que plus définitives et importantes parce qu'elles engagent le futur des régions et des gens qui y vivent.

Les fouineurs de la rédaction ont déniché pour vous, pour illustrer ce propos, un texte fortement précurseur (inspiré ?) dans l'édition du dimanche 26 novembre 1939 du Mémorial d'Aix. Dans un contexte historique très marqué, M. Léon Bailly, journaliste, évoquait tout à la fois, la concurrence et la complémentarité du rail et de la route, le désenclavement du territoire, l'urbanisation du littoral Azuréen qui se transformait (déjà) en une vaste agglomération où l'on devine qu'il devenait préoccupant de se déplacer.

Ces sujets restent actuels. Les transports préoccupent toujours les élus. Et, mutatis mutandis, M. Bailly pourrait écrire dans la dernière édition du Journal des transports le texte qu'il signait il y a 64 ans :

« Dans une lettre énergique qu'il adresse au ministre, le sénateur maire de Nice, M. Jean Médecin s'élève avec raison contre les réductions inconsidérées que le comité restreint veut imposer aux services de transports routiers de la Côte d'Azur. Leur cas n'est pas isolé. Toutes les lignes d'autocars desservant la banlieue des grandes villes et les régions touristiques sont menacées aujourd'hui de la même réduction qui, pour certaines d'entre elles, ne serait pas moindre de 75 %.

En ce qui concerne le Sud-Est et la région côtière on n'a jamais été capable de poursuivre la construction d'une deuxième voie ferrée allant de Nice à Draguignan et dont l'intérêt stratégique eût doublé l'avantage touristique. Ainsi se sont multipliés les cars de Nice à Grenoble, à Marseille, à Aix, à Avignon, etc. et aussi ceux qui en service sur ce grand boulevard qui ne forme en fait qu'une seule ville allant de Cannes à Menton.

Restreindre à ce point des communications qui ne font aucune concurrence à la voie ferrée, c'est, comme l'écrit M. Médecin, « faire tomber plusieurs départements dans l'inactivité mortelle d'il y a cinquante ans », c'est abandonner le tourisme à se « satisfaire des relations indirectes, lentes et fastidieuses de la voie ferrée, c'est en fait supprimer presque radicalement l'équipement économique d'une des régions qui paie le plus d'impôts à la collectivité française ».

On convient volontiers que le chemin de fer a fait d'énormes progrès grâce à une exploitation plus moderne et plus commerciale mais il reste que pendant la guerre il sera toujours soumis aux exigences primordiales de l'armée. Il semble donc indiqué que ce n'est pas le moment de réduire à presque rien le transport routier qui complète la voie ferrée et la remplace là où trop souvent elle n'existe pas ».

La Rédaction
du Journal des Transports

51
numéro

Sommaire

P. 2/6 POLITIQUE DES TRANSPORTS

- Transport routier de marchandises dangereuses. Evolution de la réglementation
- L'extension de l'accord de branche dans les transports routiers de voyageurs
- Le port de la ceinture de sécurité dans les autocars
- Bilan d'activité des commissions des sanctions administratives 2003.

P. 6/7 FORMATION

- Comment devient-on conducteur de train à la SNCF ?

P. 13/14 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Le port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de transport en commun de personnes.

P. 15 BRÈVES

- Fermeture provisoire du tunnel de Monte-Carlo

P. 16 LA VIE DE L'ORT

Transport routier de marchandises dangereuses. Evolution de la réglementation

Par Claude MARIN-LAMELLET,
DRE PACA/RCT/CTT/84
Contrôleur Divisionnaire des Transports Terrestres
Chargé du Pôle de contrôle d'Avignon

L'arrêté du 1^{er} juin 2001, relatif au transport routier de marchandises dangereuses, a permis d'appliquer un ADR complètement restructuré et de constater ainsi, par exemple, la disparition des marginaux au profit de parties, chapitres et sous-chapitres, l'innovation majeure étant le tableau A du chapitre 3.2 reprenant la liste complète des marchandises dangereuses.

Ce tableau permet, en lecture directe et d'un seul coup d'œil, de connaître toutes les prescriptions relatives à une matière donnée : dénomination exacte, code, classe, n° UN, étiquetage, emballage, dispositions relatives au transport et dispositions spéciales, etc...

Depuis, l'arrêté a été modifié à quatre reprises, notamment par l'arrêté du 05/12/2002, applicable au 01/01/2003 avec, toutefois une période transitoire de 6 mois, pendant lesquels les dispositions de l'arrêté du 01/06/2001 restaient applicables.

Parmi les nouvelles dispositions, il est à noter que l'article 11 bis, relatif au conseiller à la sécurité, porte obligation à l'entreprise le déclarant, d'utiliser désormais un formulaire de déclaration, qui, sous forme de tableau, reprend l'identité de l'entreprise, la liste des établissements et le nom du ou des conseillers ainsi que leur compétence géographique et thématique.

Simultanément, l'infraction de non désignation d'un conseiller à la sécurité, par une entreprise y étant soumise, a été requalifiée de 5^{ème} classe en délit puni d'un an de prison et de 30.000 € d'amende. Parallèlement, d'autres infractions de 5^{ème} classe ont vu leur requalification en délit, tel que « transport routier de marchandises dangereuses sans signalisation extérieure ».

Dernière modification en date de l'arrêté du 05 décembre 2002, l'arrêté du 07 juillet 2003, applicable dès le 06 août 2003 date de sa publication au Journal Officiel, procède, entre autres, au « toilettage » de l'article 4 relatif aux missions respectives des différents intervenants lors des opérations de chargement et déchargement de marchandises dangereuses. Ainsi la responsabilité (ou co-responsabilité) de l'expéditeur ou donneur d'ordre est engagée tout au long de la chaîne de transport jusqu'au déchargement de la marchandise. Des poursuites peuvent être exercées à son encontre dès lors que, par exemple, les consignes écrites de sécurité ne sont pas conformes ou que les emballages ne sont pas agréés. Il en découle aussi qu'à la fois le remettant et le transporteur peuvent être verbalisés simultanément pour la même infraction (défaut d'extincteur de cabine par exemple). L'article 1^{er} du décret n° 77-1331 du 30 novembre relatif à certaines infractions à la réglementation des transports de MD est d'ailleurs très clair à ce sujet : « ... toute personne qui aura transporté ou fait transporter par chemin de fer, par route, par voie de navigation intérieure des matières dangereuses

sans satisfaire, en ce qui la concerne, aux prescriptions des règlements édictés pour le transport de ces matières... (etc) »

A travers les missions dévolues au service RCT de la DRE PACA, les contrôles, relatifs aux transports routiers de matières dangereuses, représentent une part non négligeable des missions imparties aux contrôleurs des transports terrestres, compte tenu de l'importance du trafic MD, particulièrement en citerne, dans notre région. Les modalités de ces contrôles sont définies par la circulaire du 20 octobre 1997 portant transposition de la directive 95/50/CE du Conseil du 06 octobre 1995.

Sur route, l'accent est mis sur le contrôle des documents (validité des certificats d'agrément, consignes écrites de sécurité, documents de transport, validité des formations conducteur, vitesse figurant sur les disques), sur l'état de conformité et la signalisation de l'unité de transport, ses équipements, l'agrément des emballages.

En entreprise, les agents s'attachent à déterminer, dans le cas où elle y serait soumise, si celle-ci a bien procédé à la désignation d'un conseiller à la sécurité et demandent communication du rapport annuel établi par ce dernier. En cas d'accident impliquant un véhicule de transport de MD, ils demandent également que soit transmis à la DRE, ainsi qu'au service MTMD du Ministère chargé des Transports, le rapport d'accident également rédigé par le conseiller à la sécurité.

L'extension de l'accord de branche dans les transports routiers de voyageurs

Par Laurent BENVENUTI,
Délégué Régional de la FNTV PACA

Afin de répondre à une crise sociale aiguë, la Profession s'est engagée dans un vaste chantier de modernisation sociale dont le premier aboutissement fut la signature le 18 avril 2002 de « 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 ».

Cet accord était assorti d'une série de mesures immédiates : revalorisation des minima conventionnels, garantie d'emploi des salariés en cas de perte d'un marché, définition des temps de travail et de la coupure.

Un calendrier de mise en œuvre a été défini pour les autres dispositions. Ce calendrier intègre notamment la nécessaire prise en compte par les collectivités des surcoûts générés par l'application de l'accord.

Constatant le mouvement d'adhésion des AO à procéder à la revalorisation des contrats de transport, la FNTV a autorisé les négociateurs à demander l'extension de l'accord.

La FNTV a ainsi estimé que les éléments étaient réunis pour procéder à la ratification de l'accord et demander, dès lors que les textes réglementaires (nouveau décret portant modification du décret 83 40) auront été modifiés, l'extension de l'accord du 18 avril 2002.

Au terme de plusieurs mois de travaux (cf. la mission d'évaluation des surcoûts confiées au CNT) et de discussions entre les professionnels et les Autorités Organisatrices, une nouvelle étape a donc été franchie le 28 avril 2003.

Ce jour-là, la FNTV et la CFDT signaient l'avenant n°1 à l'accord du 18 avril 2002 et engageaient le processus d'extension de l'accord.

La signature de l'avenant n°1 marque la conclusion d'un interminable feuilleton social.

L'application entière de l'accord social est encore liée à la prise rapide d'un arrêté d'extension et à la parution du décret portant modification du décret 83 40 (« décret transport de personnes »).

Néanmoins, pour surmonter les difficultés liées à la disparition du statut des « conducteurs intermittents scolaires », le statut des « conducteurs en période scolaire » est entré en vigueur dès la signature de l'avenant n°1.

Selon le calendrier d'application de l'accord, l'application entière de l'accord devrait être effective à compter de la rentrée scolaire de septembre 2003.

Les mesures relatives au temps partiel, à la garantie de rémunération, au travail de nuit, au repos hebdomadaire et aux rémunérations devraient ainsi être applicables dès le 1^{er} septembre 2003.

Le régime nouveau d'indemnisation de l'amplitude et des coupures sera applicable dès l'entrée en vigueur du décret « transport de personnes » (au plus tard le 31 décembre 2003).

Enfin, les dispositions relatives au 13^{ème} mois conventionnel devraient s'appliquer à compter du 31 décembre 2004.

- Le droit à un demi 13^{ème} mois serait ainsi effectif dès le 31 décembre 2004 ;
- Au 31 décembre 2005, le droit sera fixé à un 13^{ème} mois intégral.

Le port de la ceinture de sécurité dans les autocars

Par Laurent BENVENUTI,
Délégué Régional FNTV

Par décret en date du 9 juillet 2003 (JO 10 juillet 2003), le gouvernement étendait l'obligation du port de la ceinture de sécurité à tous les passagers ainsi qu'aux conducteurs dans les autocars qui en sont équipés.

Cette mesure qui a été décidée précipitamment au plus haut niveau de l'Etat dans le cadre d'une politique générale de sécurité routière pose évidemment d'énormes difficultés d'application.

C'est la raison pour laquelle, il nous paraît aujourd'hui opportun de faire un point des premières conséquences de cette nouvelle réglementation

> En circulation, le conducteur et les passagers d'un autocar doivent porter une ceinture de sécurité homologuée dès lors que le siège qu'ils occupent en est équipé.

Néanmoins, le port de la ceinture n'est pas obligatoire notamment :

- Pour toute personne dont la morphologie est manifestement inadaptée au port de celle-ci (seuls les très jeunes enfants, dont l'âge est inférieur à 3 ans par exemple, sont concernés),
- Pour toute personne munie d'un certificat médical d'exemption,
- En agglomération, pour tout conducteur ou passager d'un véhicule des services publics contraint par nécessité de service de s'arrêter fréquemment (cette dérogation concerne principalement la distribution postale et l'enlèvement des ordures ménagères. Par conséquent, les passagers des autocars affrétés par les opérateurs urbains ont l'obligation de porter la ceinture si le véhicule en est équipé ; cependant, les autocars pouvant réglementairement transporter des personnes debout peuvent continuer à les accueillir dans les mêmes conditions).

> Le conducteur non ceinturé est passible d'une contravention de la 4^{ème} classe (amende forfaitaire de 135 euros) et perd de plein droit 3 points sur son permis de conduire.

> Les passagers ne respectant pas l'obligation du port de la ceinture de sécurité sont aussi passibles d'une contravention de la 4^{ème} classe. Une distinction est néanmoins à opérer entre les passagers âgés de moins et de plus de 13 ans :

- Pour les passagers de 13 ans et plus, ils sont responsables pénalement en cas de non port de la ceinture de sécurité,
- Pour les passagers de moins de 13 ans, irresponsables pénalement, la responsabilité et le devoir de surveillance incombent, conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat, à l'organisateur du transport.

> La règle du 3 pour 2 n'est plus applicable dans les véhicules équipés de ceinture. Elle reste néanmoins en vigueur dans les véhicules non équipés.

> L'obligation de systèmes homologués de retenue pour enfant selon leur taille et leur âge ne s'applique pas aux autocars.

> Les passagers assis peuvent continuer à se lever pendant un transport.

> Les passagers sur les sièges en position couchette n'ont pas l'obligation de porter la ceinture.

La Profession souscrit bien évidemment à la politique de renforcement de la sécurité routière conduite par les pouvoirs publics, dont l'obligation du port de la ceinture constitue un élément parmi d'autres.

Surprise par la soudaineté de la mesure, la FNTV regrette néanmoins que les pouvoirs publics n'aient engagé aucune concertation avant la publication du texte.

La Profession a notamment indiqué que l'entrée en vigueur immédiate de ce décret, ainsi que la suppression des strapontins, engendraient des difficultés majeures pour les transporteurs et les autorités : responsabilité de l'organisateur en cas de non port de la ceinture de sécurité par les enfants de moins de 13 ans, incidences financières liées au recours à un véhicule supplémentaire, pénurie de conducteurs renforcée par ce recours à un autre véhicule, problème du vandalisme.

Conformément à la demande de la FNTV, une note d'information est dorénavant accessible sur le site Internet du Ministère : www.equipement.gouv.fr aux rubriques « transports » et « sécurité routière ».

Bilan d'activité des commissions des sanctions administratives 2003

Par le service Régulation
et Contrôle des Transports
DRE PACA

1^{er} semestre 2003

Nombre de réunions : 2

Nombre d'entreprises présentées : 8

	TOTAL	POUR COMPORTEMENT INFRACTIONNISTE	POUR NON RESPECT DES CONDITIONS D'INSCRIPTIONS			
			Total	Dont honorabilité	Dont capacité professionnelle	Dont capacité financière
> Marchandises	7	7				
> Voyageurs	1	1				
> Commissionnaires	-	-				
TOTAL	8	8				

Nombre d'entreprises sanctionnées : 7

	TOTAL	POUR COMPORTEMENT INFRACTIONNISTE	POUR NON RESPECT DES CONDITIONS D'INSCRIPTIONS			
			Total	Dont honorabilité	Dont capacité professionnelle	Dont capacité financière
> Marchandises	6	6				
> Voyageurs	1	1				
> Commissionnaires	-	-				
TOTAL	7	7				

SANCTIONS PRONONCEES

Retrait de copies conformes : 34

Radiation : 1 pour comportement délictueux

	SUSPENSIONS							
	1 mois	2 mois	3 mois	4 mois	6 mois	9 mois	1 an	
> Retrait	11		11					
> Définitif	12							
TOTAL	12 + 11 + 11 = 34							

IMMOBILISATION DES VÉHICULES

Nombre de mesures d'immobilisation : 5

Nombre de mises en demeure : 0

Nombre de véhicules immobilisés : 24 (dont 2 autocars)

Nombre d'avertissements : 1

Dont tracteurs : en porteur Remorques : 0

Nombre de sursis (délai accordé pour régulariser avant radiation) : 0

	NOMBRE DE VEHICULES IMMOBILISES SELON LA DUREE				
	Moins de 15 jours	De 15 jours à 29 jours	1 mois	2 mois	3 mois
> Marchandises			10-1-1		10
> Voyageurs					2
TOTAL					

ENTREPRISES	INFRACTIONS	TITRES DETENUS	SANCTIONS	AUTORITE DECISIONNELLE	OBSERVATIONS
CSA 7 MARS 2003					
TRANSBOND 06 Carros	1 délit 58 C5 26 C4	13 cclc	retrait 3 cclc pour 2 mois	Préfet de Région	liquidation judiciaire
STEM 06 Villeneuve Loubet	6 délits 16 C5 81 C4	45 cclc	retrait 10 cclc pour 1 mois retrait 12 cclc définitif immo 10 véhicules pour 3 mois	Préfet de Région	
ABERT 05 La Batie Neuve	4 délits 58 C5 10 C4	37 cclc	retrait 10 cclc pour 3 mois immo 10 véhicules pour 3 mois	Préfet de Région	2 ^{ème} passage en CSA
GUICHARD 04 Castellane	2 délits 1 C5 9 C4	9 cclc	retrait 1 cclc pour 3 mois immo 2 véhicules pour 3 mois	Préfet 04	
CSA 13 MARS 2003					
AZATRUCK 13 Port-de-Bouc	2 délits 4 C5	2cclc	retrait 1 cclc pour 1 mois Immo 1 véhicule pour 1 mois	Préfet de Région	
LA CROQUANTINE 13 Vitrolles	9 délits 11 C5 18 C4	9 cclc	retrait 8 cclc définitif immo 9 véhicules pour 3 mois	Préfet de Région	entreprise liquidée avant l'application des sanctions
TRANSINCO 06 Grasse	4 délits 5 C5 3 C4	8 cclc	radiation de l'entreprise	Préfet de Région	3 ^{ème} passage en CSA
LEOTRANS 13 Port-St-Louis-du-Rhône	6 délits 37 C5 60 C4	2 cclc	immo 1 véhicule pour 1 mois		

C4 : Contravention de 4^{ème} classe
C5 : Contravention de 5^{ème} classe

cclc : Copie conforme de licence communautaire

Comment devient-on conducteur de train à la SNCF ?

Par Catherine MACARY,
Direction Déléguée Fret SNCF,
Direction Régionale SNCF, Marseille

La formation des conducteurs de ligne*

Si à la SNCF il existe plus de 300 métiers différents issus des diplômes de l'éducation nationale, le métier de conducteur de ligne répond à une formation spécifique qui est dispensée directement par l'entreprise ferroviaire. Le recrutement s'effectue en externe ou en interne. Les candidats externes sont sélectionnés majoritairement parmi les bacheliers. Ils sont issus, de préférence, des cursus professionnels ou techniques. Toutefois, les candidats non titulaires du baccalauréat peuvent également postuler, sous certaines conditions (contrats de qualification par exemple).

Naturellement, le recrutement est aussi ouvert aux agents de l'entreprise qui exercent un métier autre que celui de conducteur.

La première étape consiste à satisfaire aux exigences des examens médicaux et psychologiques relatifs à l'aptitude à la conduite. Après avoir suivi ces différents tests, les futurs conducteurs de ligne de la SNCF reçoivent alors une formation commune. Elle est rémunérée et prise en charge par l'entreprise. D'une durée d'un an, elle permet au stagiaire d'acquérir des compétences à un niveau suffisant pour garantir les niveaux de sécurité et de qualité exigés par l'entreprise.

A l'issue de cette formation, ils passent un même examen, l'ETT2 (l'examen Transport Traction n°2) valable sur l'ensemble du territoire.

La formation, quant à elle, se déroule en alternance avec une partie théorique « en salle » et une partie pratique « sur le terrain ». Les stagiaires sont alors encadrés par des « cadres traction », des « assistants formation » et des « conducteurs moniteurs ».

La formation s'effectue dans des Unités de Formation Traction (UFT). A la SNCF, il y a aujourd'hui 11 UFT. Elles sont situées à Lille, Tours, Lyon, Toulouse, Dijon, Blainville, Rennes, Achères, Juvisy, Paris-Nord et Miramas pour la région PACA.



Celle de la région PACA forme les conducteurs qui seront affectés dans l'un des trois établissements de la région, Marseille, Nice et Avignon, ainsi que ceux des sites de Perpignan, Narbonne et Nîmes.

Le jeune conducteur reçu à l'examen ETT2 est habilité à conduire sur un premier emploi défini par son établissement d'attache. Ensuite, il entre dans un processus de « progressivité », c'est à dire qu'il va acquérir progressivement d'autres compétences sur de nouveaux engins moteurs, de nouvelles lignes, voire de nouvelles réglementations.

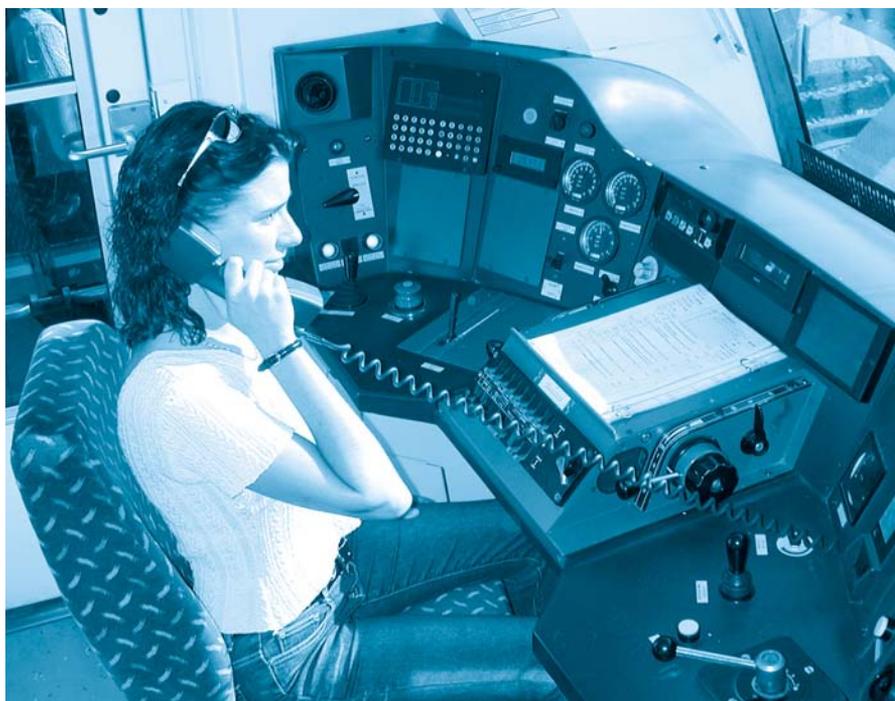
Nous ne pouvons pas parler de la formation des conducteurs de la SNCF sans parler de la formation continue : les « Journées Mécaniciens (JM) ». En effet, tout au long de sa carrière, indépendamment des formations complémentaires (lignes et engins moteurs), le conducteur suivra 4 journées de formations obligatoires par an. Il s'agit alors de revenir sur des points de règlement qui ont changé, d'effectuer un retour d'expérience réglementaire sur un incident vécu ou plus simplement de revoir certains aspects du règlement conduite qui ne sont pas usités régulièrement.

Le conducteur de la SNCF est suivi par un cadre traction du site sur lequel il est affecté. Ce dernier accompagne le conducteur dans son évolution professionnelle. Il détermine également s'il détient toujours le niveau de compétences requis pour effectuer les missions qui lui sont confiées et s'il est apte à changer de catégorie de missions. Pour cela, le cadre traction le suit 4 fois par an (tous les 135 jours) en cabine de conduite et certifie son niveau de compétences.

Son évolution professionnelle consiste à progresser dans la conduite de trains à vitesse supérieure (il existe 4 niveaux de vitesse : 140 km/h; 160 km/h, 200 km/h et au-delà). L'aboutissement de sa carrière étant la conduite d'un TGV. Il y accède après 15 ans d'expérience en moyenne, et sous réserve d'avoir suivi une formation spécifique et réussi le contrôle de connaissances nécessaire à la conduite d'un Train à Grande Vitesse.

* On différencie 3 familles de conducteurs de train ; pour chacune d'entre elles, la SNCF dispense une formation spécifique :

- conducteurs de ligne : chargés de la conduite en ligne des trains. Ne sont pas limités au périmètre régional
- conducteurs de manœuvre et de parcours : chargés de la conduite de manœuvres pour la formation des trains. Sont limités au périmètre défini par la région
- conducteurs de locotracteurs : chargés de la conduite des locotracteurs dans un périmètre limité. Peuvent assurer la manœuvre ou la manutention des wagons, rames...



Source : SNCF

Quelles sont les missions du conducteur de ligne ?

Au delà de conduire des trains de voyageurs ou de marchandises, le conducteur prépare sa locomotive et effectue une visite de contrôle à l'arrivée.

En cas d'incident, il opère les premiers dépannages sur le train. Il peut également participer à des opérations de manœuvre dans les gares.

Les conducteurs de ligne en région PACA

920 conducteurs de ligne, dont 4 femmes à Marseille, assurent l'acheminement des voyageurs et des marchandises.

Avignon Marseille et Nice sont les 3 sites SNCF dits « établissement matériel et traction » auxquels ils sont rattachés.

L'Unité de Formation Traction de Miramas forment les conducteurs de PACA et Languedoc Roussillon

La normalisation européenne

En septembre 2004, la SNCF, tout comme chaque réseau ferré européen ou opérateur privé de transport, devra se mettre en conformité avec les normes européennes de sécurité. Elles interviennent dans tous les métiers relatifs à la sécurité y compris, bien sûr, les conducteurs. L'arrêté d'application ministérielle français stipule essentiellement de pouvoir bénéficier d'une habilitation à la sécurité pour une période de 3 ans sous réserve :

- d'effectuer une visite médicale d'aptitude à la sécurité tous les ans
- de bénéficier une fois par an d'une formation continue à la sécurité
- de réaliser une évaluation de connaissances une fois par an
- de posséder une pratique suffisante du métier

Les règles de sécurité auxquelles sont soumis les conducteurs de ligne de la SNCF, sont aujourd'hui conformes à ces pré-requis.



Le port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de transport en commun de personnes

Par Patrice Wandrol – DRE / SIT
- Observatoire Régional de
la Sécurité Routière (ORSR)

Dans les accidents de circulation impliquant des véhicules de transports en commun de personnes, la plupart des traumatismes corporels graves sont consécutifs à l'éjection des occupants hors du véhicule ou à leur projection à l'intérieur de ce véhicule.

1) Un enjeu important de sécurité routière

Il convient de faire du bouclage de la ceinture un geste réflexe pour tous les usagers de véhicules terrestres à moteur, y compris pour les occupants des véhicules de transport en commun de personnes

2) Une mesure juridique nouvelle d'application immédiate

Le décret n°2003-637 du 9 juillet 2003 (publié au Journal officiel du 10 juillet 2003), en modifiant les articles R.412-1 et R.412-2 du code de la route, étend l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des véhicules de transport en commun de personnes, lorsque les sièges sont équipés d'une ceinture de sécurité.

Cette mesure découle de l'application aux véhicules de transport en commun de personnes de la directive 2003/20/CE du parlement européen et du Conseil du 8 avril 2003 relative à l'utilisation obligatoire des dispositifs de sécurité dans les véhicules.

3) Seuls sont concernés les véhicules équipés de ceintures de sécurité par construction

Cette nouvelle obligation ne s'applique que dans les véhicules équipés de ceintures de sécurité par construction.

> Autocars concernés

Sont seuls concernés, les autocars :

- d'un poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes mis en circulation après le 1^{er} octobre 1999,
- d'un poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes mis en circulation après le 1^{er} octobre 2001,
- qui ont été équipés par construction avant les échéances susvisées.

Les sièges de ces véhicules sont généralement équipés de ceintures ventrales à deux points d'attache. Ceux du conducteur et des places dites « exposées » (sièges du 1^{er} rang et siège central de la dernière rangée) sont équipées de ceinture à trois points.

> Les autres véhicules de transport en commun de personnes ne sont pas concernés

Ne sont pas concernés :

- les autobus : il s'agit des véhicules de transport en commun urbain, conçus essentiellement avec des places debout et dont les places assises ne sont pas équipées de ceinture de sécurité,
- les petits trains routiers à vocation touristique.

4) Tous les usagers de véhicules équipés sont concernés

Cette obligation s'applique à tous les conducteurs et passagers d'un autocar, adultes et enfants, dès lors que les sièges qu'ils occupent sont équipés d'une ceinture de sécurité, y compris lorsque l'autocar est immatriculé dans un autre pays.

Les seules exceptions applicables au cas des autocars, concernent :

- les personnes dont la morphologie est manifestement inadaptée au port de la ceinture, par exemple les enfants de moins de trois ans pour les ceintures à deux points ou de moins de dix ans pour les ceintures à trois points ; dans ce dernier cas, il est néanmoins recommandé de boucler sa ceinture de telle façon que seule la partie ventrale de celle-ci assure le maintien sur le siège,
- les personnes munies d'un certificat médical d'exemption délivré par la commission médicale départementale chargée d'apprécier l'aptitude physique des candidats au permis de conduire et des conducteurs,



- les passagers assis sur des strapontins ou sur des sièges positionnés latéralement par rapport au sens de marche du véhicule ; en effet ces emplacements ne sont jamais équipés de ceintures de sécurité,
- les passagers couchés ; la ceinture de sécurité incorporée au siège n'est homologuée que pour une utilisation en position assise. Lorsque le siège est converti en couchette, son utilisateur n'est pas tenu d'utiliser la ceinture de sécurité. Son utilisation est néanmoins conseillée,
- les passagers debout ; bien évidemment, par principe un passager debout n'est pas tenu de boucler une ceinture de sécurité.

Il est important de noter que les nouvelles règles n'affectent pas les possibilités de transport de passagers, y compris enfants, debout prévues par l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif au transport en commun de personnes. On rappelle que la station debout n'est pas autorisée dans tous les cas :

- la station debout est autorisée de droit pour les passagers voyageant debout dans les autobus réceptionnés avec des places debout, dans la limite du nombre de places inscrit sur la carte violette, dans le cadre des services urbains,
- la station debout est autorisée dans certains cas, précisés aux articles 71 et 75 de l'arrêté précité, pour les autocars.

5) Les passagers en seront informés

La directive 2003/20/CE impose l'obligation d'informer les passagers de l'obligation d'attacher sa ceinture de sécurité, selon différents modes d'information au choix, par exemple par le conducteur, des moyens audiovisuels, des panneaux ou des pictogrammes apposés sur chaque siège.

Un arrêté, pris après concertation avec les constructeurs et les professionnels concernés, définira prochainement les modalités d'information du public à l'intérieur des véhicules.

6) Les sanctions en cas de non-port de la ceinture de sécurité

> Le conducteur

Le conducteur d'autocar qui n'attache pas sa ceinture de sécurité est passible d'une peine d'amende d'un montant de 135 € (contravention de 4^{ème} classe) et d'un retrait de trois points de son permis de conduire.

En cas de paiement dans les trois jours le montant de l'amende est minoré à 90 €. Si le paiement intervient après trente jours, le montant de l'amende est majoré à 375 €.

Le conducteur d'un autocar n'est pas responsable du fait qu'un passager ne soit pas attaché, y compris pour les enfants âgés de moins de treize ans. Il n'est donc pas passible de la peine d'amende.

> Le passager

Le passager d'un autocar qui n'attache pas sa ceinture de sécurité est passible d'une peine d'amende d'un montant de 135 € (contravention de 4^{ème} classe). Il n'encourt aucun retrait de points de son permis de conduire.

En cas de paiement dans les trois jours le montant de l'amende est minoré à 90 €. Si le paiement intervient après trente jours, le montant de l'amende est majoré à 375 €.

7) La responsabilité du transporteur et de l'organisateur

> Le transporteur

En matière de sécurité, le transporteur est redevable d'une obligation de résultat. En particulier, le transporteur est responsable du bon état du véhicule, notamment du bon fonctionnement des ceintures de sécurité.

Il doit en outre respecter les dispositions prévues par le contrat ou la convention passée avec l'organisateur ou l'autorité organisatrice de transport.

> L'organisateur d'un transport de personnes

L'organisateur d'un transport de personnes est responsable des conditions générales de sécurité du transport qu'il organise et, lorsque les personnes sont des d'enfants, de leur surveillance.

Pour ces derniers, il doit prendre les mesures de prévention nécessaires pour assurer le respect de cette obligation :

- information et sensibilisation des enfants et des parents d'élèves, par exemple en généralisant l'institution des « règlements du transport scolaire » qui insisteront sur le port de la ceinture de sécurité,
- présence d'accompagnateurs et surveillance, notamment, des jeunes enfants.

8) Les transports d'enfants

> Rappel des règles d'équivalence des sièges entre enfants et adultes selon le type de véhicule

- Dans les véhicules de transport en commun de personnes (toutes catégories), est appliquée une règle d'équivalence des sièges, dite des « 3 pour 2 ». L'installation de trois enfants sur deux places adultes est autorisée, lorsque la configuration des sièges le permet et uniquement pour une circulation dans un périmètre déterminé.

- Dans les véhicules de transport en commun d'enfants est appliquée une règle d'équivalence des sièges, dite des « sièges mixtes ». Ces véhicules comportent des banquettes qui peuvent accueillir indifféremment deux adultes ou trois enfants, sans limite de périmètre de circulation. Lorsque le véhicule est équipé de ceinture de sécurité, la banquette ne comporte que deux ceintures.

> Impact du décret 2003-637

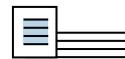
Ces deux règles ne s'appliquent plus dans les autocars équipés de ceintures de sécurité. L'arrêté du 1^{er} août 2003 met en cohérence les dispositions correspondantes de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.

La carte violette du véhicule sera modifiée par les services des DRIRE lors de la visite technique périodique du véhicule.

Ces deux règles sont maintenues dans tous les autocars non équipés de ceintures de sécurité.

> Les systèmes spécifiques de retenue pour enfants

Il n'y a pas de changement concernant les règles relatives à l'utilisation d'un système homologué de retenue pour les enfants de moins de dix ans. De tels dispositifs ne sont pas obligatoires dans les véhicules de transport en commun de personnes.



Fermeture provisoire du tunnel de Monte-Carlo

Par Catherine Macary
Direction déléguée Fret SNCF,
Direction régionale SNCF Marseille

la SNCF se mobilise pour assurer les trafics de voyageurs et de marchandises

Depuis le 19 juin 2003, la section de ligne entre Monaco et Menton est interdite à la circulation des trains de voyageurs et de marchandises

Après avoir repéré des fissures dans le tunnel de Monte-Carlo, la SNCF et Réseau Ferré de France (RFF) ont pris la décision d'interrompre le trafic ferroviaire pour des raisons évidentes de sécurité. Aussi, la SNCF s'est-elle rapidement mobilisée pour réduire les conséquences de cette fermeture sur la clientèle.

En collaboration avec le Conseil Régional pour le dispositif TER, l'entreprise a mis en place un programme de substitution :

- > Les TER en provenance de Cannes et Nice ont pour terminus Monaco. Les voyageurs sont acheminés par autocar jusqu'à Menton. Une navette ferroviaire achemine ensuite les voyageurs entre Menton et Vintimille.
- > Les trains Grandes Lignes ont pour terminus Nice ; les voyageurs sont transférés à Vintimille par cars directs.
- > Les trains de marchandises devront être détournés par Modane.

Les travaux de réfection du tunnel, réalisés par RFF, devraient se terminer en janvier 2004. La circulation entre Monaco et Menton pourra alors être rétablie dans les deux sens.



Le site internet

Comme annoncé dans le numéro 50 du JT, vous pouvez consulter le site internet de l'ORT. Les membres de l'ORT qui le désirent sont fortement encouragés à y faire figurer les annonces ou les nouvelles qui les concernent afin d'informer sur leurs activités, manifestations, publications, études etc.

Un espace communication vous est réservé dans le menu en cliquant sur le bouton ORT .

www.ort-paca.fr

Bibliographie

En rapport avec l'article de la DAC sud est, vous pouvez consulter, si le sujet vous intéresse, l'article d'Alain SAUVANT : Le « yeld management » des transporteurs de voyageurs sur l'axe Paris-Marseille paru dans les Notes de synthèse du SES, n°144, novembre-décembre 2002.

Résumé : Les transporteurs de voyageurs ferroviaires et aériens produisent, sur des liaisons comme Paris-Marseille, des prestations de transport très substituables, pour lesquelles la première variable de choix pour l'usager reste le prix.

Des relevés de prix ont été effectués par le CETE Méditerranée à la demande du SES sur la liaison Paris-Marseille en avril 2002, après le retour d'Air Lib sur cette liaison. Ils montrent des écarts de prix importants (de 1 à 12) selon notamment le transporteur, la date de la réservation, la date et l'horaire du vol ou du TGV, l'âge du voyageur...)

Voir : www.equipement.gouv.fr/statistiques/analyses/analyse_.htm



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



direction
régionale
de l'Équipement
Provence-Alpes
Côte d'Azur

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

Directeur de la publication : **Gilles Menotti**, président de l'ORT

Conception et réalisation : Approche 04 91 15 72 72