

la lettre du CNT

Conseil National des Transports

Numéro 93

juin 2008

Transport et climat

Le suivi des travaux du « Grenelle de l'environnement »

Lors de la saisine pour avis du CNT sur les travaux des groupes du « Grenelle de l'Environnement », le 27 septembre 2007, le ministre chargé des transports lui a demandé de suivre « dans la durée la mise en œuvre et l'évaluation des mesures qui auraient été adoptées ». Depuis, sur la base des orientations adoptées par le gouvernement, des Comités opérationnels (COMOP) ont approfondi ces questions afin d'élaborer plusieurs projets de loi.

Le 2 juin dernier, en section permanente, une information synthétique a été donnée sur la politique européenne relative au transport durable, sur les projets de loi dits « Grenelle I » et « Grenelle II », ainsi que sur les conclusions des groupes de travail des COMOP dont les travaux concernent particulièrement le transport.

Pascale Buch, pour la DGMT et Christian Rose, apportant le témoignage d'un des membres du CNT qui suit ces réflexions, ont expliqué et commenté les travaux des COMOP auxquels ils participent, les échéances, les débats en cours.

Interrogé par Gérard Le Briquer (CGT), le sénateur Daniel Reiner a évoqué l'attente positive des groupes parlementaires, tant à l'Assemblée Nationale qu'au Sénat, de projets de lois en cours d'examen au Conseil d'Etat avant passage en Conseil des Ministres ; il a souligné les difficultés à passer de principes généraux sur lesquels il y a un large consensus à des dispositions précises comme la taxe « poids

lourd » que les évolutions actuelles du prix des carburants rend moins consensuelle, ou la question du financement des infrastructures.

Le professeur Alain Bonnafous, qui préside le groupe de travail du CNT chargé de suivre la mise en œuvre et l'évaluation des mesures, a exposé les réflexions engagées qui portent plus spécifiquement sur les questions vives familières au CNT, ainsi que sur les thèmes de moyen terme qui n'apparaissent pas complètement traités dans les travaux des groupes opérationnels.

Ce groupe s'est réuni à quatre reprises depuis décembre 2007. Ouvert à tous les membres du CNT, il a bénéficié plus particulièrement du concours de l'AUTF, de TLF, de la FNTR, de VNF, du CAF, de la FNAM, du CSSPF, du CSMM, de l'ADPF, du GNTC, de la SNCF, du GNTC, de l'ADEME, d'un expert (Olivier Paul-Dubois-Taine), du laboratoire de l'économie et des transports (LET), et de la DGMT. Un contact a été pris avec M. Bergougnoux, pilote du « comité opérationnel fret ».

Les questions plus particulièrement abordées ont été les suivantes :

- Les permis d'émissions négociables (PEN).

Sur cette question, suivie par Alain Bonnafous et Charles Raux, le CNT a déjà émis plusieurs avis. Ce mécanisme, qui ne peut s'envisager qu'au niveau européen et sous réserve d'un coût de mise en œuvre raisonnable, présente l'énorme avantage, en raisonnant sur le coût relatif de toute tonne de CO² épargnée, d'orienter les efforts sur les gisements les plus productifs. Fondés sur le coût du carbone, applicables « à la pompe », ils permettent une mise en œuvre simple, s'affranchissant des difficultés de mesure des émissions.

Les réflexions actuelles portent tant sur les marchandises que sur les véhicules particuliers et donnent un éclairage intéressant sur les conséquences d'une politique de permis : un « prix de marché » d'une quarantaine d'euros la tonne de CO², sensiblement au-delà du « prix de marché » actuel (moins de 30 euros), se traduit par un coût additionnel du litre d'essence d'un dixième d'euro... pour les quantités excédant d'éventuelles « allocations gratuites ».

(Suite page 2)

Transport occasionnel en autocar

Le CNT adopte le premier contrat type supplétif

Répondant à un besoin exprimé depuis bien longtemps, et grâce à la modification de la LOTI intervenue en 2006, le premier contrat type applicable aux « services occasionnels de transports intérieurs publics routiers de personnes » vient d'être adopté par le CNT.

Dorénavant, à l'image du transport de marchandises, le transport de voyageurs en autocar disposera d'un

contrat supplétif qui s'appliquera faute de dispositions contraires ou différentes des parties.

À de nombreuses reprises, le CNT avait mis l'accent sur la nécessité de préciser la relation commerciale entre le transporteur et le donneur d'ordre, partant du principe qu'une définition aussi complète que possible de l'offre et de la demande et

(Suite page 4)

Le 2 juin : colloque sur l'attractivité des métiers : l'exemple du fret cf. p. 4

(Suite de la page 1)

Le groupe de travail considère que la présidence française de l'Union Européenne pourrait être l'occasion de faire avancer la réflexion au sein de l'Europe, seule échelle pertinente, d'autant que pour ce type de mesure, contrairement à l'instauration de taxes, la règle de l'unanimité n'est pas nécessaire à ce niveau.

Les péages urbains

Sur la base des réflexions d'un groupe de travail du CAS présidé par Olivier Paul Dubois Taine, on peut dégager les points suivants.

Un tel péage suppose, en pleine compatibilité avec les plans de déplacements urbains, de maintenir, voire d'améliorer, l'accessibilité et le cadre urbain, et nécessite une action vigoureuse pour encourager les transports publics.

L'efficacité économique et l'acceptabilité sociale d'un péage urbain suppose que l'on apporte des réponses aux différentes catégories d'usagers : une meilleure fluidité de la circulation pour le transit évitant l'agglomération, et une amélioration des transports collectif pour les trafics concernant la partie centrale de l'agglomération.

La question de l'interopérabilité des matériels embarqués doit être étudiée en particulier pour que les systèmes de péage urbain soient compatibles avec les équipements prévus pour l'acquittement des taxes poids lourds ou des péages sur autoroutes européennes.

L'ensemble de ces contraintes impose corrélativement l'existence d'une autorité compétente sur l'ensemble de ces sujets (le groupe de travail du CAS propose que la compétence soit confiée à l'autorité organisatrice des transports urbains), et une affectation imposée des recettes au financement des actions prévues au plan de déplacements urbains.

L'évaluation socio-économique s'impose pour valider les choix opérés, apprécier les impacts tarifaires, et permettre d'orienter les politiques ultérieures.

- L'optimisation des véhicules et des moteurs (tonnage et dimensions) :

Les travaux CNT / CNR en cours, et ceux du groupe de travail, animés par Stéphane Levesque, ont pour objectif d'apporter un éclairage le

plus scientifique possible sur l'impact potentiel sur la circulation, et ses conséquences sur les émissions, sur l'exploitation des infrastructures et sur la sécurité routière.

Les premières réflexions portant sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) montrent que le « potentiel » d'économie d'un chargement possible à « 44 t » concernerait en ordre de grandeur une dizaine de milliards de tonnes kms, et l'émission de 200 000 tonnes de CO₂, d'un ordre de grandeur similaire à l'efficacité d'une politique d'autoroutes ferroviaire, ou des gains susceptibles d'être apportés par un développement du transport combiné.

Les impacts sur la sécurité et sur l'entretien des infrastructures sont en cours d'examen par les groupes de travail qui souhaitent par ailleurs mieux apprécier les conséquences, en particulier sur le transfert modal selon les classes de distance et les familles de produits transportés concernés, sur la compétitivité des ports, et sur les infrastructures concernées par une meilleure connaissance des distributions de charges à l'essieu des divers trafics marchandises.

Le débat en section permanente a montré une forte réticence sur ce sujet d'un certain nombre de membres, illustrée par l'intervention de Michel Zonca, représentant la FNAUT, qui estime que l'autorisation du 44 tonnes serait un coup dur porté au fret ferroviaire actuellement en difficulté.

- Le Tram-train

Un premier travail, effectué par Philippe Domergue, sur la base d'une vingtaine d'interviews, a permis de mettre en valeur les points suivants : le tram-train est un système adaptable à des situations géographiques très variées ; il réunit les qualités du train (100km/h et résistance passive forte) et du tram (accélération et décélération très fortes, gabarit réduit); l'unicité et la réduction des coûts du matériel ont été réalisées dans la commande nationale de 200 rames lancée par la SNCF à la demande et pour le compte de toutes les autorités organisatrices (AO) intéressées. L'homologation des projets (matériel et infrastructures) ne doit pas résulter d'analyses théoriques mais plutôt d'une approche pragmatique au cas par cas. Compte tenu de la complexité des projets et de la multiplicité des acteurs, les conditions du

succès sont une volonté commune forte des AO (elle existe) allant jusqu'à des protocoles de répartition des coûts et une gestion resserrée des projets par les techniciens. L'éclatement de l'ingénierie ferroviaire consécutif à la séparation SNCF/RFF entraîne retards et surcoûts dans le développement des projets, ce que déplore les AO.

Le succès économique sera assuré si l'ensemble des services des entreprises concernées se mobilisent : nouveaux métiers et nouvelles organisations, nouvelles méthodes de maintenance des matériels roulants et des infrastructures, facturations adaptées des péages et de la gestion de l'infrastructure entre SNCF et RFF.

Le professeur Bonnafous a souhaité une comparaison des coûts de revient (exprimés en siège par km), avec ceux de nos voisins.

D'autres sujets restent à approfondir :

- Quelles actions entreprendre pour faire du transport combiné un outil efficace et compétitif, au delà de sa seule variante « autoroute ferroviaire » ?

- Comment éviter le déclin qui se profile du « wagon isolé » (qui, selon les données rassemblées par P. Domergue, représentait en 2006 32 % du transport ferroviaire de marchandise, contre 27 % en 1999, le « wagon isolé » ayant été seul à résister à la décroissance du ferroviaire), et plus généralement comment améliorer les opérations de « groupage / dégroupage » ?

- Quid du transport des marchandises en ville (en opérant une synthèse des nombreux travaux français et étrangers ; Predit / SITL) ?

- Comment améliorer la connaissance des trafics ? (En liaison avec les réflexions de l'ADEME pour constituer un observatoire de la mobilité)

- et l'importante question soulevée dans l'échange avec M. Bergougnoux des plates-formes d'échange aux nœuds du réseau ferroviaire de transport européen, et des dispositifs permettant de simplifier le transfert modal (en matière d'unités de chargements intermodales, d'automatisation de la manutention, de triages etc...).

Alain Gille

Le contrat-type : une bonne pratique à promouvoir pour la sécurité

L'avis du CNT adopté le 6 mai 2008

« En réponse à la saisine du Directeur Général de la Mer et des Transports du 25 juin 2007, le CNT approuve le projet de contrat type élaboré par le groupe de travail présidé par Pierre Bourgeois, tel qu'il lui a été présenté en section permanente du 6 mai 2008.

Le CNT souhaite appeler l'attention du ministre sur les points suivants :

Il regrette que ce contrat type ne concerne que les seuls transports « intérieurs », visés par la LOTI

Le CNT regrette que le champ d'application de ce contrat type reste limité aux transports intérieurs, qu'ils soient effectués par des transporteurs français ou par des transporteurs étrangers dans le cadre du cabotage.

Cette difficulté a été également soulevée dans le cadre des travaux préalables à l'élaboration d'un projet de contrat type en commission de transport.

Il demande aux pouvoirs publics d'examiner les dispositions à prendre pour remédier à cette situation et permettre que ce dispositif s'applique à tout contrat de transport conclu sur notre territoire, quel que soit le lieu de son exécution.

Ceci étant, il encourage les transporteurs comme les donneurs d'ordre qui organisent un service occasionnel en autocar dont une partie doit s'exercer hors de France, donc hors du champ d'application actuelle de ce contrat type, à s'inspirer dès à présent des dispositions qu'il contient puisqu'elles ont recueilli le consensus de l'ensemble des acteurs. Leur contrat pourra donc reprendre le fond du dispositif sans malheureusement bénéficier de sa valeur supplétive, actuellement limitée par la LOTI.

Il rappelle le fil conducteur de sa réflexion : la sécurité

Sachant que ce contrat type, en définissant clairement les droits et les obligations de chaque partie, ne pourra que contribuer à la sécurité du transport occasionnel en autocar, le CNT appelle l'attention sur :

- **l'égalité du niveau d'information** de tous les acteurs sur les

caractéristiques du service, qu'ils soient parties au contrat ou concernés par ses dispositions (conducteur, passager).

- **la qualité de la formation et de la sensibilisation** des personnes directement impliquées :

- les conducteurs : insister au cours de leurs formations professionnelles initiales et continues, sur les aspects de sécurité, comme la maîtrise des procédures d'évacuation ou la prise en compte des places les plus exposées pour éviter qu'elles soient occupées par des passagers vulnérables, dont les enfants.

- les passagers : veiller à leur sensibilisation à la sécurité des transports en autocars, si possible en amont du voyage lui-même (ex : dans le cadre du programme scolaire d'éducation à la sécurité routière).

- et éventuellement, le personnel d'encadrement.

- **L'application de la réglementation**, qui exige de **renforcer les contrôles** en utilisant au mieux les compétences des différents services concernés, et en assurant leur coordination.

Ces contrôles devront s'accroître en entreprises et sur route, particulièrement en période de pointe de trafic et de nuit.

Il recommande que la mise en vigueur de ce dispositif fasse l'objet d'une communication la plus large possible

Compte tenu du caractère novateur de ce contrat type supplétif en transport de voyageur, le CNT estime indispensable qu'il soit accompagné d'un **guide** qui explicite le dispositif lui-même et qui prenne en compte également toutes les questions qui ont été soulevées lors de son élaboration et dont certaines dépassent le strict cadre contractuel (consistance des bagages, transports des enfants, formation du conducteur, rôle des accompagnateurs, information sur les temps de conduite et de repos des conducteurs etc...).

Ce guide, dont le CNT a engagé la rédaction, devra être disponible pour tous.

Il demande que cette « bonne pratique » soit diffusée en Europe

La France est un pays de transit. Le CNT demande tant aux pouvoirs publics dans le cadre de la prochaine présidence française, qu'aux acteurs du transport de faire connaître cette initiative aux instances européennes afin, éventuellement, qu'elle soit suivie par le plus grand nombre possible de nos partenaires, voire généralisée pour l'ensemble des transports occasionnels de ce type dans l'ensemble de l'Union européenne.

Il a jugé préférable de se limiter aux services occasionnels effectués en autocar.

Dans un souci de cohérence et de pertinence, le CNT a exclu du champ d'application de ce contrat type les véhicules de moins de 9 places qui répondent à des règles différentes, notamment en matière d'exploitation et de formation des conducteurs.

Cependant, constatant le recours de plus en plus important à ce type de véhicules pour des services occasionnels, le CNT rappelle que dans son avis du 7 juin 2005 sur l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 9 places, il avait jugé nécessaire « une connaissance plus fine du transport public en petit véhicule ». Il attend avec intérêt les conclusions de la mission confiée sur ce thème au préfet Chassigneux.

De même, parmi les services occasionnels effectués en transport en commun, il n'a pris en compte que ceux effectués en autocar. De tels services effectués en autobus, vu les différences techniques des véhicules, répondent à des règles d'exploitation tout à fait distinctes, ce qui demanderait, le cas échéant, une approche spécifique. □

Ce premier contrat type en transport de voyageur sera accompagné d'un guide dont le CNT a entrepris l'élaboration

(Suite de l'article «Transport occasionnel en autocar» de la page 1)

des droits et des obligations de chaque partie au contrat permettait, dans sa mise en œuvre, d'éviter malentendus et improvisations, contraires à la sécurité.

Ainsi par son existence même, le contrat écrit constitue un élément de sécurité.

Transparence et sécurité

Au delà des dispositions purement commerciales entre les parties, les relations contractuelles se doivent d'être transparentes pour tous : comme l'ont clairement exprimé les conducteurs et les bénéficiaires du service qui sont les consommateurs, passagers du véhicule, une parfaite et égale connaissance des caractéristiques du service instaurera un climat de transparence et de confiance propice au déroulement serein du voyage.

Dans cet esprit, en 2005, le CNT avait proposé des « éléments d'information préalables à la conclusion d'un contrat... », fondés sur l'article 1 du code de la consommation. Ce nouveau contrat type confirme le principe de cette information égale et réciproque et en fixe les modalités. Enfin il consacre une place importante aux mesures particulières à prendre en matière de sécurité, notamment en cas de transport d'enfants.

Un consensus total

Les travaux se sont déroulés au sein d'un groupe de travail très largement constitué, animé par Pierre Bourgeois : transporteurs et conducteurs, administrations concernées, associations etc... Chacun, avec des priorités différentes, mais dans un objectif commun de sécurité, a fait valoir sa position et a su consentir les efforts qui ont permis d'atteindre un véritable consensus.

Le projet a ensuite été soumis à la section permanente du 6 mai qui l'a adopté à l'unanimité. Il a été transmis aux ministres pour approbation par décret.

Christine Murret-Labarthe

Un contrat type voyageur en 14 clauses

- article 1 : Objet et champ d'application du contrat
- article 2 : Définitions
- article 3 : Informations et documents à fournir au transporteur
- article 4 : Caractéristiques de l'autocar
- article 5 : Sécurité à bord de l'autocar
- article 6 : Bagages
- article 7 : Diffusion publique de musique ou projection d'une œuvre audiovisuelle dans un autocar
- article 8 : Rémunération du transport et des prestations annexes et complémentaires
- article 9 : Modalités de conclusion et de paiement du contrat
- article 10 : Résiliation du contrat de transport
- article 11 : Informations mutuelles et transparence
- article 12 : Exécution du contrat de transport
- article 13 : Modification du contrat de transport en cours de réalisation
- article 14 : Evènement ou incident en cours du service

La sécurité du véhicule utilitaire léger

à l'ordre du jour de la prochaine Commission sociale

La Commission sociale et de sécurité du CNT se réunira le 10 juillet pour poursuivre sa réflexion, engagée en décembre 2007, sur la prévention des risques concernant les véhicules utilitaires légers (VUL). La CNAMTS fera le point des réflexions qu'elle conduit sur ce thème au sein de trois groupes de travail chargés respectivement de la réglementation, des aspects techniques et de l'utilisation du véhicule, et présentera le rapport d'étape établi par le groupe plénier.

L'une des conclusions, rejoignant ainsi une piste donnée par le dernier Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR), serait de reconnaître la conduite pendant un déplacement professionnel comme un acte de travail et le véhicule ainsi utilisé comme « équipement de travail », ce qui permettrait d'entrer dans le champ du code du travail.

Selon les résultats du débat, un avis en ce sens pourrait être présenté à la section permanente de septembre.

Brigitte Durand

Prochain colloque du CNT

Les transports : des métiers attractifs? L'exemple du fret

Ce colloque, prévu le 2 juillet, sera ouvert par Gaston Bessay, et se déroulera en deux temps : la matinée, animée par le professeur Maurice Bernadet tentera de répondre à 2 questions : **Difficultés de recrutement ou pénurie ? Quels facteurs explicatifs ?** Il s'agira de dresser un état des lieux, de mettre en lumière les facteurs explicatifs de la situation, d'esquisser en conséquence les perspectives pour les années à venir, en s'appuyant sur des présentations des études disponibles et sur des témoignages.

L'après-midi, animée par Philippe Grillot, président de TLF, abordera les **Politiques de recrutement, témoignages de pratiques innovantes** Des démarches innovantes sont déjà mises en œuvre afin de promouvoir ces métiers et, par voie de conséquence, l'image même du transport. Elles sont initiées à différents niveaux : celui de l'entreprise, de la branche, des collectivités territoriales. Alain Gille clôturera les débats.

CNT

Organisme créé par la loi n° 82-1153
Tour Pascal A La Défense 92055 - Cedex
Téléphone : 01 40 81 86 70
Internet : www.cnt.fr
ISSN n° 1157-7509

Directrice de la publication :
Catherine Chartrain
Rédactrice en chef :
Christine Murret-Labarthe
Impression : Indica