

La Défense, le 21 SEP. 2005

le directeur Général de la Mer et des Transports  
à  
Monsieur Jean-Gérard KOENIG  
Conseil Général des Ponts et Chaussées  
BEA-TT

ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer



direction générale  
de la Mer  
et des Transports

direction  
des Transports  
ferroviaires  
et collectifs

sous-direction  
de la Sécurité,  
de l'Organisation  
et des Affaires  
européennes  
et internationales  
des Transports  
ferroviaires  
et collectifs  
SOE3

objet : Recommandations suite à l'accident d'autocar survenu à Saint-Martin-d'Estréaux note du 25 mai 2005.

affaire suivie par : Gérard LEBEL  
téléphone : 01 40 81 19.95 - télécopie : 01 40 81 16.90  
mél : [gerard.lebel@equipement.gouv.fr](mailto:gerard.lebel@equipement.gouv.fr)

PJ :

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004, je vous informe des suites que j'entends donner aux deux recommandations (R2 et R3) formulées dans le rapport d'enquête technique mentionné en objet.

La recommandation R2 sur le renforcement des contrôles sur route et en entreprise concernant les dispositions réglementaires liées à la sécurité, en particulier sur les conditions d'emploi et les aptitudes physiques des conducteurs et les temps de conduite et de repos, appelle les observations suivantes :

En application de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), le programme transports terrestres et maritimes traduit la volonté de mettre en avant le contrôle du respect de la réglementation sociale européenne avec un indicateur spécifique du nombre d'infractions à la réglementation sociale européenne rapporté au nombre de journées de travail contrôlées.

Cet indicateur concerne tant le contrôle sur route qu'en entreprise, tant les transports routiers de marchandises que les transports de personnes. A terme, l'objectif est de voir évoluer à la baisse cet indicateur.

Les véhicules effectuant des transports de personnes se soumettent à l'obligation de subir un contrôle technique tous les six mois. Cette fréquence semble suffisante.

De plus, la directive n° 2000-30 du 6 juin 2000, complétée par la directive n° 2003-26 du 3 avril 2003 prévoit un contrôle technique au bord de la route pour les véhicules effectuant du transport routier de marchandises ou de personnes, qui revêt un caractère ponctuel et donc complémentaire de l'obligation de subir un contrôle technique tous les six mois.

L'obligation d'appliquer cette directive a motivé en partie les demandes d'augmentation des effectifs du corps des contrôleurs des transports terrestres ainsi que le souhait du ministère d'accueillir des experts techniques, en provenance du ministère de l'économie des finances et de l'industrie.

Par ailleurs, le projet de directive « contrôle » présenté en octobre 2004 au Parlement européen et au Conseil, et qui a pour vocation d'abroger les directives concernant l'appareil de contrôle et le temps de travail, augmente les objectifs quantitatifs en matière de contrôle :

- des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules (actuellement 1%);
- du nombre total des jours ouvrables sur la route (actuellement 15%);
- du nombre total de jours ouvrables en entreprise (actuellement 25%).

Cette directive précise également les différents points relatifs à la réglementation sociale européenne et au temps de travail qui devront être vérifiés lors de ces contrôles.

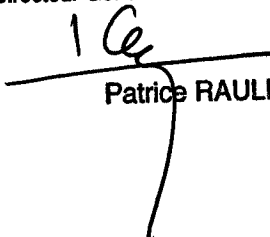
Enfin, de façon générale, il existe une volonté de renforcer le contrôle sur la route. A titre d'exemple, les dispositions de la loi du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises renforcent les sanctions concernant l'exercice illégal de la profession de transporteur public routier de personnes ou de marchandises, et définissent les infractions et sanctions relatives au cabotage illégal et au cabotage irrégulier. Ces dispositions concernent aussi bien les transports routiers de marchandises que les transports routiers de personnes.

En ce qui concerne la recommandation R3, sur le recours habituel, voire obligatoire à un contrat de transport pour les voyages occasionnels et précisant des éléments liés à la sécurité, mes observations sont les suivantes :

Dans le secteur du transport public occasionnel de voyageurs, les travaux que le Conseil National des Transports (CNT) a menés depuis 2000 ont montré, la nécessité d'améliorer la transparence dans la relation entre le donneur d'ordre et l'entreprise de transport, pour améliorer la qualité de la prestation et éviter toute improvisation, source évidente d'insécurité routière, dans son organisation. Cette transparence est également nécessaire en application des dispositions de portée générale de l'article L.111-1 du code de la consommation. Devant les insuffisances de formalisme actuellement constatées, il est souhaitable d'étendre à ce secteur le dispositif de contrat type prévu par la LOTI pour les transports de marchandises, les activités de déménagement et de commission de transport.

Cette disposition apparaît en effet de nature à conforter la sécurité juridique de l'organisation des transports routiers occasionnels de voyageurs. Elle peut être mise à l'étude. Cependant, elle requiert une modification législative qui nécessitera de trouver un véhicule adapté. Le contenu de ce contrat type, approuvé par décret, sera alors soumis aux travaux du CNT.

Le Directeur Général de la Mer et des Transports

  
Patrice RAULIN