

COMMISSIONS TRANSPORT 99/05

Compte-rendu de la réunion du 15 décembre 1999

Ordre du jour

Voir convocations jointes (Annexe 1).

Participants

Voir liste de présence jointe (Annexe 2).

La Commission accueille Christophe di Giulio, successeur de Marcel Bertin qui a fait valoir ses droits à la retraite.

1) Approbation du compte-rendu de la réunion du 6 octobre 1999

☞ En réponse à l'interrogation de P. Deshayes sur l'énumération des matières dans la déclaration de chargement de matières dangereuses, J. Blondet précise que la liste des mélanges de base : A0-butane, B (GPLc) et C-propane peut être complétée par les 6 autres mélanges relevant au global du n° ONU 1965 mais souligne que sa proposition ancienne de classer le butane en mélange A02, intéressante pour le taux d'emplissage des bouteilles futures, n'avait pas été retenue.

En cas de pluralité de produit, il conviendrait en toute rigueur de signaler celui ou ceux qui sont effectivement transportés.

☞ A l'instar des plaques minéralogiques automobiles, la désignation de la matière dans le document de transport obéit à des règles strictes d'appellation et de ponctuation qui ne souffrent pas la fantaisie (Marginaux 2202 et 2236) :

<i>N° d'identification</i>	<i>Dénomination technique</i>	<i>Classe</i>	<i>Chiffre</i>	<i>Groupe</i>	<i>Sigle</i>
1965	mélange A0 ou butane,	2,	2°	F,	ADR

Ce libellé peut figurer :

- ◆ En transport routier intérieur sur : un document propre,
 une déclaration permanente.

- ◆ En transport routier international sur : un document propre,
 la lettre de voiture CMR.

Les indications du n° de code danger (23) et du modèle d'étiquette (3) doivent être strictement dissociées du libellé si elles figurent à titre informatif.

☞ En transport ferroviaire, le n° de code danger (23) doit être inclus obligatoirement dans le libellé et précéder le n° d'identification :

<i>N° de code danger</i>	<i>N° d'identification</i>	<i>Dénomination technique</i>	<i>Classe</i>	<i>Chiffre</i>	<i>Groupe</i>	<i>Sigle</i>
23,	1965,	mélange A0 ou butane,	2,	2°	F,	RID

Ce libellé doit figurer :

- ◆ En transport ferroviaire intérieur, uniquement sur : le contrat de transport.
- ◆ En transport ferroviaire international, uniquement sur : la lettre de voiture internationale.

Les indications des modèles d'étiquette (3 et 13) doivent être strictement dissociées du libellé si elles figurent à titre informatif.

Ces remarques étant faites, le compte rendu est approuvé.

2) Problèmes de recrutement et de qualification des chauffeurs

Suite aux restructurations des réseaux commerciaux des sociétés, l'activité GPL ne semble plus attirer les chauffeurs disponibles sur le marché du travail en raison, semble t'il, des exigences de sécurité requises, du niveau des rémunérations et de la pénibilité du travail (en particulier pour le conditionné mandataire/concessionnaire).

☞ Activité conditionné

Au sujet du transport manuel des charges, J. Blondet souligne que les maladies dorsolombaires étant dorénavant reconnues comme maladies professionnelles, les recommandations CNAM R 344 s'appuyant sur la directive publiée au JOCE. L156/9 du 21 juin 1990 (voir compte rendu 98/02) risquent de pénaliser d'autant plus fortement cette activité qu'elle est de plus en plus transférée aux transporteurs chez qui les CHSCT sont actifs et vigilants.

Conscient de cette situation endémique, O. Gantois propose la création d'un groupe de réflexion dont la démarche pourrait s'appuyer sur le canevas suivant :

- ↘ Identification des problèmes,
- ↘ Prise en compte de l'évolution des pratiques, de l'environnement et des réglementations,

- ↘ Recensement des études passées réalisées par chaque société,

- ⌘ Ebauches de solutions.

Cette proposition est retenue et sera présentée à la prochaine réunion du Directoire pour validation.

🚚 **Activité vrac**

Les demandes de stage de qualification des chauffeurs livreurs GPL en citerne n'ont pas pu être totalement honorées dans les délais souhaités car elles ont été concentrées sur le dernier trimestre où la disponibilité des formateurs était limitée en dehors des sessions programmées. Néanmoins, un certain nombre de stages supplémentaires, voire dédiés, ont été réalisés.

Pour éviter toute ambiguïté, J. Blondet réaffirme les principes qui ont présidé à la mise en œuvre de cette qualification :

- ⌘ Elle est requise pour tous les chauffeurs (permanents, saisonniers ou de remplacement) qui effectuent des livraisons avec volucompteur dès que leur spécialisation réglementaire (Citerne gaz ou GPL) est obtenue ou renouvelée par l'APTH, l'AFT,...
- ⌘ Tout nouveau chauffeur doit la posséder en préalable à son activité.
- ⌘ Si le CFBP, uniquement pour les anciens chauffeurs et pour ne pas pénaliser les exploitants et les transporteurs, a établi des certificats d'inscription en attente de places disponibles pour les stages, ces documents ne constituent en aucun cas des dérogations et leur valeur n'est qu'indicative pour les chargeurs et les donneurs d'ordre.

🚚 **Activité formation**

En 1999, 839 stagiaires ont suivi le stage de qualification initiale (709 chauffeurs-livreurs et 130 citerniers) au travers de 64 sessions, ce qui correspond pratiquement à la saturation du système actuel.

Pour 2000, compte tenu de la mouvance de ce personnel, 750 stagiaires en qualification initiale sont raisonnablement prévisibles.

Par contre, en 2001, on peut les estimer à 1100 avec le 1^{er} recyclage triennal et il convient dès maintenant de s'interroger sur les possibilités suivantes :

- 👉 **Augmentation du nombre de formateurs** : n'est possible qu'avec la volonté des sociétés, la disponibilité des écoles et la compétence avérée des formateurs.

(Extrait de la réunion plénière de formation du 19/10/99 : «Au vu des mouvements de personnel prévisibles parmi les formateurs, de chauffeurs qui pourront être également conseiller à la sécurité dans leur entreprise donc maîtrisant bien toutes les réglementations transport, et pour maintenir la crédibilité et la compétence du CFBP, J. Blondet propose que les nouveaux formateurs soient titulaires de la qualification de conseiller au moins en mode routier pour la classe 2.

Cette suggestion est repoussée aux motifs que :

- ✦ *on ne parle que de butane et de propane alors que la classe 2 comporte tous les gaz,*
- ✦ *l'examen est trop difficile »).*

☞ **Délégation partielle de la réalisation des stages de recyclage** : un protocole a été rédigé par le CFBP.

(Extrait de la réunion plénière : « En réponse à la demande de GCATRANS (Courrier du 18/11/1998), membre associé du CFBP, un projet de convention de formation a été élaboré en respectant les impératifs suivants :

- ✦ *seul le recyclage de la qualification de chauffeur-livreur GPL en citerne est concerné,*
- ✦ *le CFBP conserve l'entière maîtrise de la formation (programme, habilitation des moniteurs, examen),*
- ✦ *le recyclage ne s'applique qu'aux chauffeurs de l'entreprise.*

Cette convention est calquée sur celle déjà passée avec l'APTH, dans les formes prévues à l'article 50 de l'arrêté ADR, pour le recyclage de la formation de base et des spécialisations Citernes, Produits Pétroliers, Citernes Gaz et GPL.

Compte tenu de l'enjeu stratégique de cette décentralisation de la formation, ce projet sera soumis au prochain Directoire »).

Cette disposition concerne 100 chauffeurs en 2001 (8 stages) et 150 en 2002 (12 stages).

☞ **Comportement des conducteurs**

Il semblerait, et cet avis est partagé par l'UIC, que les améliorations portant sur la facilité de conduite (assistances diverses, puissance disponible, confort des cabines,...), sur les sécurités passives (anti-encastrement, ceinture de sécurité, prétensionneur, ...) et actives (frein d'endurance, freins à disque, EBS, correcteur de trajectoire,...) incitent les chauffeurs, en leur donnant confiance, à adopter dans certains cas des comportements insécuritaires.

Cette constatation s'appuie sur une recrudescence d'incidents/accidents dans des configurations nouvelles.

3) Chargement des véhicules-citernes

Pour répondre aux demandes de nombreux chargeurs et transporteurs, il convient de rappeler que le chargement des citernes doit être vérifié par pesée ou, à défaut, par une méthode pondérale indirecte (volume x masse volumique), d'où l'intérêt de barèmes de chargement, établis dans des conditions fiables, pour chaque véhicule.

✦ **Petit porteur** : la procédure à suivre est décrite de façon rigoureuse dans le mémento du chauffeur-livreur (Annexe 3).

✦ **Gros porteur** : le barème de chargement se construit comme celui du petit porteur mais en intégrant les limitations de poids (PTAC/PTRA) spécifiques au tracteur dédié à la semi-remorque et en vérifiant, au chargement maxi en butane et/ou propane :

- ✍ Par le calcul, que le niveau dans la citerne est d'au moins 80% à 15° C si elle n'est pas compartimentée en 7500 l (usage interdit pour distribution),
- ✍ Par pesée, que la position et la hauteur de la sellette, surtout pour les citernes cylindroconiques, n'entraînent pas de surcharge à l'essieu (moteur tracteur et tridem semi).

Tout changement de configuration (nouveau tracteur, pose ou dépose du circuit de distribution) implique la création d'un nouveau barème de chargement.

✍ **Wagon** : les nouveaux wagons-citernes de 90 t (120,4 m³) sont au maxi du gabarit international des réseaux ferroviaires. Bien que la tare soit de 35 t, l'emport en propane est limité à 50 t par le volume de la citerne.

4) Point sur le Conseiller à la sécurité

L'arrêté du 22 décembre 1999 (Annexe 4) confirme la décision prise en sous-commission CITMD du 15 décembre en reportant la date limite de désignation et de nomination du conseiller à la sécurité au 31 décembre 2000.

☞ **Qualification selon article 7.2** (sur dossier)

Par rapport aux 4300 dossiers déposés, 1300 candidats ont été auditionnés par les jurys (110 sessions), avec un taux moyen de réussite de 80%.

Cette procédure de qualification doit être impérativement close courant mai pour permettre aux candidats ajournés de s'inscrire dans les délais à l'examen formel.

☞ **Qualification selon article 7.1** (examen)

Sur les 1100 inscrits, 1030 candidats se sont présentés à l'examen du 22 novembre. Par la combinaison des modes et des classes, 40 sujets différents ont été proposés.

Si les 40 questions du QCM (≅ 140 propositions de réponses) se sont révélées "faciles", les études de cas ont mis évidence, pour bon nombre de candidats, leur difficulté à maîtriser le français, lu et écrit, et à structurer leur réponse, à défaut de recopier le règlement !

De la correction de 30% des copies, on peut estimer un taux de réussite de 60%. Ce pourcentage est trop important pour le ministère qui souhaite une sélection plus rigoureuse par l'élaboration de questions plus pertinentes !...

Les prochains examens pour l'an 2000 sont prévus :

- 📅 jeudi 10 février (date limite d'inscription : 25 novembre 1999...)
- 📅 mercredi 4 octobre (inscription s ouvertes du 4 mai au 4 juillet).

5) Application du marg. 10316

L'arrêté du 22 décembre 1999 est sans incidence sur la mise en application du marginal 10316 concernant la formation des personnels intervenant dans la chaîne logistique MD, et en particulier les chauffeurs non visés au marginal 10315.

A titre d'exemple, transposable à l'activité GPL par le CFBP après accord des sociétés, le livret réalisé par l'UIC figure en annexe 5 .

6) Vérifications primitives des volucompteurs

Comme il semble vain d'attendre une réponse de la sous direction de la Métrologie sur les conditions techniques de réalisation des vérifications primitives sur les ensembles de mesurage (courrier CFBP du 23/10/99), une réunion au ministère sera provoquée.

7) Documents de transport obligatoires

L'arrêté du 9 novembre 1999 liste les indications que doit comporter le document de transport dont certaines sont redondantes avec celles exigées par l'ADR : les documents actuellement utilisés pour le chargement et les tournées satisfont à ces exigences.

8) Restrictions de circulation dans Paris

En annexe 6 figurent la transposition graphique et le texte intégral de l'arrêté du 17 mai 1999 concernant les restrictions de circulation, d'arrêt et de stationnement dans Paris à compter du 6 septembre 1999.

9) Informations diverses

***✍* Vice d'arrimage**

La chambre criminelle de la cours de cassation a jugé le 28 septembre 1999 un chargeur responsable d'avoir laissé partir un camion dont le chargement no arrimé est tombé sur une camionnette (Annexe 7).

***✍* Masses volumiques des GPL**

Les masses volumiques forfaitaires pour le marché français en 2000, publiées au Bulletin officiel des Douanes, sont les mêmes que celles de 1999, soit :

∞ butane : 0,585 kg/dm³ à 15° C,

↘ propane : 0,515 kg/ dm³ à 15° C.

✍ **Transport des bouteilles de GPL**

Le tableau en annexe 8 regroupe l'ensemble des prescriptions dont relève le transport routier des bouteilles avec les éléments connus à ce jour.

✍ **Nouveaux seuils de classement des dépôts de bouteilles**

Le décret n° 99-1220 du 28 décembre 1999 (Annexe 9) modifie la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement en créant la rubrique 1412 (stockage en réservoirs manufacturés de gaz inflammables liquéfiés qui remplace l'ancien numéro de nomenclature 211 :

- ↘ **Dépôt de capacité ≤ 6 t** : déclaration de conformité à la documentation n° 105B,
- ↘ **Dépôt de capacité > 6 t mais < 50 t** : soumis à déclaration,
- ↘ **Dépôt de capacité ≥ 50 t** : soumis à autorisation.

10) Dates des réunions 2000

Les réunions sont programmées à 9 h :

- 📖 jeudi 30 mars (*Sainte Amédée*),
- 📖 mercredi 7 juin (*Saint Gilbert*),
- 📖 mercredi 4 octobre (*Saint François d'Assise*),
- 📖 mardi 5 décembre (*Saint Gérard*).