



Commission « Masses Indivisibles » Sous-Commission « Voitures-Pilotes »



Bilan d'étape des discussions sur la privatisation des escortes de convois exceptionnels

A l'issue des réunions qui se sont tenues avec les services de la DSCR sur le projet de privatisation des escortes de convois exceptionnels, nous sommes désormais en mesure de présenter aux membres des Commission « Masses Indivisibles » et Sous-Commission « Voitures-Pilotes » les contours de cette future externalisation des escortes.

Pour mémoire, nous rappelons que la FNTR avait en septembre 2007 présenté au Ministère de l'Intérieur et au Ministère de l'Environnement, de l'Energie, du Développement Durable et des Transports une demande de privatisation des escortes des convois exceptionnels de troisième catégorie dans les termes suivants :

« C'est pourquoi à l'image de ce qui s'est réalisé pour les centres de visites techniques des poids lourds, externalisés des DRIRE à des entreprises privées agréées et contrôlées strictement, nous proposons que les tâches d'escortes des convois exceptionnels de troisième catégorie, dont le nombre est en augmentation, soient également confiées à des entreprises ad hoc, agréées selon un strict cahier des charges et contrôlées par les Préfets, étant observé que ces escortes rendues nécessaires pour des raisons de sécurité routière n'ont nul besoin d'être armées. »

Les pouvoirs publics ont ainsi marqué leur accord de principe à la privatisation des escortes des convois exceptionnels de troisième catégorie et ont constitué deux groupes de travail réunissant les services de l'Etat et les organisations professionnelles, l'un sur la formation de ces futures escortes, l'autre sur la réglementation à modifier pour cette externalisation.

La position de la FNTR dans le cadre de ces discussions s'est articulée sur trois axes principaux :

- **Que ces escortes privées disposent d'un encadrement juridique suffisant pour assurer leur mission tenant à la fois à assurer la progression du convoi dans la circulation générale et assurer une sécurité optimale tant pour le convoi et les véhicules**

d'accompagnement que pour les autres usagers.

Aujourd'hui, l'article 13 de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels prescrit les différentes dispositions d'accompagnement et d'escorte suivant les gabarits et catégories des convois constituant le TE. L'escorte y est définie comme étant constituée par des véhicules des forces de l'ordre. De ce fait, au delà d'un rôle lié à la stricte progression du convoi, elle se trouve également investie d'un pouvoir de police de la circulation (faciliter la circulation générale et s'assurer du respect des règles de police).

Des escortes privées ne pourraient se prévaloir de ces prérogatives de puissance publique. Leur rôle serait en conséquence restreint à assurer la progression du convoi en signalant et invitant à respecter les prescriptions de l'autorisation préfectorale de circulation TE (à l'instar des signaleurs dans le cadre de l'organisation d'épreuves sportives).

Cette modification nécessite impérativement :

- une modification de l'article R433-2 du Code de la Route (CR) afin d'y introduire la notion de « facilité de passage » des TE (à l'instar de l'article R411-30 du CR relatif aux courses et épreuves sportives)
- l'insertion du TE dans les véhicules à facilité de passage de l'article R311-1 du CR

A ce jour et après plusieurs changements de position des pouvoirs publics sur ce point, nous sommes dans l'attente de la validation juridique par les services du Ministère sur ces modifications du CR. Ces modifications ne sont en outre pas sans conséquences sur les responsabilités des équipes de guidage, des voitures-pilotes et des transporteurs qui seraient dès lors réduites dans les situations d'accident matériel et/ou corporel lors des déplacements de convois dans ces conditions de droit et sur les conditions d'assurances de ces activités.

La facilité de progression du convoi exceptionnel et des véhicules d'accompagnement, voitures-pilotes et escortes – qui seront dorénavant désignées sous le vocable d'« équipe de guidage » sera matériellement assurée par une identification des véhicules et des personnels de guidage.

Ces véhicules seront de couleur jaune de RAL 1004 ou 1032, soit les couleurs retenus pour les voitures-pilotes de manière à ce que les véhicules puissent être interchangeables selon le type de mission qui leur sont affecté. Ils seraient, au choix du demandeur de l'équipe de guidage, un véhicule 4 roues ou deux véhicules motocyclette ou trois roues d'une puissance supérieure à 34 chevaux.

Ces personnels de guidage seraient au nombre minimal de deux quelque soit le(s) véhicule(s) utilisé(s). Ils seront munis d'un équipement individuel de même couleur jaune que les véhicules avec bandes rétro-réfléchissantes conformes à la norme NF EN 471.

La signalisation de l'équipe de guidage se ferait également par des équipements d'éclairage et de signalisation des véhicules, à savoir bandes réfléchissantes, inscription « Guidage Convoi » (qui n'est pas définitivement retenue) et des feux à éclat d'une couleur encore discutée; une partie des professionnels réclamant des feux bleus ce que refuse les pouvoirs publics réservant cette couleur de feu aux véhicules d'intervention d'urgence et lui préférant des feux de couleur jaune.

Enfin, il est précisé que cette privatisation n'entraîne pas disparition complète et définitive des escortes par les forces de l'ordre qui auront encore vocation à assurer ponctuellement une présence en certains points singuliers de l'itinéraire tels que dans les centres-villes de grandes agglomérations notamment sur demande des Préfets, voir à assurer l'escorte de convois très exceptionnels.

- **Que ces escortes reçoivent obligatoirement une formation initiale et continue**

En considération des impératifs de sécurité tant pour les personnels de guidage, voitures-pilotes et transporteurs que pour les autres usagers de la route, il est essentiel que les personnels de guidage soient formés à cette nouvelle activité professionnelle et qu'un contrôle régulier de cette formation soit également effectué.

Cette formation est désormais rendue obligatoire par la Loi depuis l'adoption de la LOI du 22 septembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports,

Article 23 decies (nouveau)

Au chapitre 3 du titre 3 du livre 4 du code de la route, il est inséré un article L. 433-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 433-1. – L'accompagnement des transports exceptionnels est effectué par des conducteurs soumis à une obligation de formation professionnelle.

« Sont dispensés de cette obligation les fonctionnaires des services actifs de la police nationale et les militaires de la gendarmerie nationale, en activité ou ayant cessé leur activité.

« Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article et notamment les conditions dans lesquelles les agents mentionnés à l'alinéa précédent sont dispensés de cette obligation lorsqu'ils ont cessé leur activité. »

La FNTR avait dès connaissance du projet d'amendement qui nous a été remis le 18 septembre 2009 réagi à cette dispense de formation des fonctionnaires de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale selon la note reproduite en annexe. Lors de la dernière réunion du 8 octobre 2009, les services ministériels nous ont assurés que dans le cadre du futur Décret d'application de cette Loi, il sera précisé que seuls les personnels motocyclistes de la Gendarmerie et de la Police seront concernés par cette dispense puisque tous les personnels motocyclistes reçoivent une formation de nature à exercer l'escorte des convois exceptionnels.

Sur le fond de cette formation, compte tenu de la possibilité de choix du type de véhicule à utiliser pour le guidage, ces personnels devraient être titulaire du permis moto de plus de 34 chevaux, être âgé de plus de 21 ans, être titulaire de la formation aux premiers soins et avoir satisfait à une visite médicale par un médecin généraliste.

La formation initiale envisagée et en cours d'élaboration par les organismes de branche serait sur une base estimée de 10 jours alternant partie théorique et pratique.

Théorique sur La réglementation TE

- Le respect de l'itinéraire prescrit
- La gestion du risque accidentel
- L'accompagnement en sécurité du convoi

Pratique sur Les aptitudes à la conduite professionnelle des véhicules de guidage
La gestuelle réglementaire
Les techniques de guidage

La formation continue consisterait en une remise à niveau sur une journée mêlant contrôle théorique et pratique tous les cinq ans.

- **Que l'exercice de cette activité de guidage soit soumise à un agrément et un contrôle des services de l'Etat par la voie des Préfets**

Ce dernier point demeure à l'heure actuelle le point d'achoppement avec les services de l'Etat.

Reprenant les 78 % d'avis favorable à l'inscription des guideurs à un Registre professionnel exprimés par les membres de nos deux Commissions, la FNTR a expressément demandé que soit mis en place une procédure d'agrément quelque qu'en soit la forme, afin qu'il puisse être procédé à un contrôle des entreprises et des personnes exerçant l'activité de guidage.

NOTE A L'ATTENTION DE LA DSCR

21 SEPTEMBRE 2009

Mesdames, Messieurs,

A l'issue des réunions sur l'externalisation des escortes de convois exceptionnels auxquelles la FNTR a activement participé, il nous apparaît nécessaire de reformuler un point fondamental en vue de la future privatisation de cette activité.

En premier lieu, notre proposition initiale du 25 septembre 2007 consistait en une externalisation de ces escortes à des entreprises ad hoc, agréées selon un strict cahier des charges et contrôlées par les Préfets. Ces conditions d'agrément, de formation et de contrôle ont été précisées et détaillées lors d'un échange entre notre Fédération et le Cabinet du Ministre de l'Intérieur du 20 février 2008.

Or, aucune disposition d'agrément des entreprises susceptibles d'exercer cette activité nouvelle et des personnels qui y seront affectés ne ressort actuellement des discussions en cours avec les services de la DSCR.

Si une formation initiale complétée d'une formation continue permettra de s'assurer d'un niveau de compétence des personnels affectés à cette activité, il est indispensable que ces entreprises et personnels fassent l'objet d'une inscription à un registre contrôlé par les Préfets afin que ces entreprises et personnels puissent être contrôlés et le cas échéant sanctionnés par un retrait d'agrément en cas de constatation de manquements à leurs obligations.

A défaut d'une telle évolution de la réglementation, il serait impossible hors infractions au Code de la Route, de sanctionner des comportements d'entreprises ou de personnes susceptibles de nuire à la sécurité routière et à la sécurité des autres usagers sur le domaine public.

Nous ne pourrions ainsi valider une externalisation des escortes de convois exceptionnels dans des conditions de droit n'offrant pas un niveau de sécurisation à la hauteur des enjeux de sécurité inhérents à cette activité de guidage des convois exceptionnels sur le domaine public et demandons en conséquence que soit inscrit dans le cahier des charges de cette externalisation un système d'agrément des futures escortes privées.

En second lieu, les militaires de la Gendarmerie Nationale et les fonctionnaires de la Police Nationale qui assurent actuellement l'escorte des convois exceptionnels dans le cadre de la réglementation en vigueur, pourront constituer un personnel qualifié et expérimenté pour l'exercice de l'activité d'escorte dans un secteur privé. C'est en toute logique qu'a été validé lors de la dernière réunion de travail du 08 septembre, le principe d'une équivalence de formation pour ces fonctionnaires et militaires.

Néanmoins, la dispense de formation telle qu'elle ressort du projet d'amendement qui nous a été communiqué, couvre l'ensemble des personnels qui n'ont pour certains ni formation, ni expérience de l'accompagnement de convois exceptionnels. En outre, cette disposition, si elle peut s'entendre à

la date du transfert effectif des escortes au secteur privé perdra immanquablement de pertinence dans le temps ; les personnels en activité n'étant plus alors amenés qu'à intervenir ponctuellement sur l'accompagnement de convois perdant l'expérience des personnels qui sont actuellement régulièrement affectés à l'accompagnement de convois exceptionnels.

Nous vous proposons pour pallier ces points de formuler cette dispense de formation dans les termes suivants : « *Seront dispensés de formation initiale les fonctionnaires de la Police Nationale et les militaires de la Gendarmerie Nationale ayant satisfaits à la formation motocycliste et affectés aux unités motorisées* ».

Nous relevons par ailleurs que ce projet d'amendement en visant « l'accompagnement des transports exceptionnels » inclut de fait les conducteurs de voitures-pilote pour lesquelles il conviendra de mettre en place sans délai un groupe de travail pour définir le contenu de cette formation.

Enfin, nous nous accordons pleinement sur la reprise du convoi exceptionnel et des véhicules d'accompagnement dans les véhicules à facilité de passage de l'article R311-1 du Code de la Route.