

RETOUR SUR UN ÉPISODE MER DEUX

« **C'**est scandaleux ! On joue au bilboquet avec les transporteurs ». Ce commentaire d'un transporteur francilien spécialisé dans la livraison de la presse illustre la colère qui a secoué le transport routier, pris au piège de la gestion chaotique des « épisodes neigeux » et des cortèges de véhicules routiers bloqués. Les retards dans la chaîne logistique, à proximité des fêtes de fin d'année, ont ajouté au stress des exploitations, entre des conducteurs lassés et des clients survoltés. Pour quel bilan ?

Dès le 14 décembre, les organisations professionnelles sont montées au créneau. La FNTR demande que soient mieux pris en compte les « impératifs économiques et humains ». « La liberté de circulation (doit être respectée) dans les zones non concernées par les intempéries ». TLF veut que les « opérations de stockage laissent passer en amont les véhicules transportant des denrées périssables » et revendique « l'intégration des professionnels de la route » dans les centres régionaux d'information routière (CRIR). Pour l'OTRE, le triptyque « prévention, coordination et information » doit prévaloir. Dans ce contexte, le transport frigorifique et les produits alimentaires ont été particulièrement pénalisés par l'avalanche d'arrêtés d'interdiction de circuler. L'Union nationale du transport frigorifique (UNTF) fournira le 7 janvier à Thierry Mariani, secrétaire d'État aux Transports, un chiffrage des pertes et du manque à gagner dus aux immobilisations massives, re-livraisons après refus, mise au rebut de denrées périssables... Une « facture » de plusieurs millions d'euros sera présentée pour obtenir une contrepartie.

BILAN LE 13 JANVIER

Mis à l'index, les pouvoirs publics veulent donner des gages. Après les épisodes neigeux des 8 et 20 décembre, la ministre des

Transports, Nathalie Kosciusko-Morizet a commandé un rapport au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Christian Leyrit, son vice-président, lui remettra ses conclusions le 10 janvier. Le document nourrira les échanges lors de la table ronde organisée à l'initiative de la ministre, le 13 janvier. Les acteurs convoqués (DGITM, forces de l'ordre, gestionnaires de réseaux, sociétés d'autoroutes) sont invités à faire des propositions concrètes à Nathalie Kosciusko-Morizet.

Pour l'heure, quels types de consignes sont données en prévision des chutes de neige ? Le principe de précaution doit-il se traduire par des interdictions de circuler assorties de stockage de camions ? À la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), on explique que le stockage des véhicules est la seule mesure préventive digne de ce nom.

« Avec un niveau d'enneigement supérieur à un centimètre sur les voies, les poids lourds qui ne sont pas équipés se retrouvent en difficulté », explique Christophe Saintillan, directeur des infrastructures de transport auprès de la DGITM. Notre souci est d'éviter qu'ils se mettent en portefeuille et bloquent la circulation. » Le responsable admet que si les pouvoirs publics font trop de préventif, ils se décrédibilisent. En réalité, les préfets ont la responsabilité de déclencher les « plans intempéries » et de prendre des mesures d'interdictions de circulation et de stockage des véhicules. Adoptés par zone géographique (les Régions administratives), ces plans tiennent compte des informations transmises par la DGITM aux préfetures. « Si le facteur de risque neigeux est de l'ordre de 50/50, on préfère prendre une décision de stockage de véhicules », confesse Christophe Saintillan. Notre objectif étant de faire cir-

culer en priorité les déneigeuses. » Un préfet peut prendre un arrêté d'interdiction alors qu'il ne neige pas.

Un exemple avec l'épisode neigeux des 8 et 9 décembre en Ile-de-France, catastrophique notamment sur la RN 118. « Nous sommes conscients des enjeux économiques que représentent les interdictions pour les entreprises de transport », analyse Gérard Sauzet, le directeur des routes d'Ile-de-France (Dirif). Pour autant, nous avons tous intérêt à anticiper. » Gérard Sauzet est le directeur du PC zonal, centre névralgique où convergent les informations transmises par Météo France, les sociétés d'autoroutes, la ville de Paris, les sept Conseils généraux franciliens, le centre régional d'information et de circulation routière (CRICR). Il est donc chargé de donner des informations précises au préfet de police de Paris. « Nous ne sommes pas dans une logique de principe de précau-

tion mais plutôt de raison », assure-t-il. Lors de l'épisode neigeux du 20 décembre, les transporteurs ont reproché à la Dirif de les avoir stoppés de manière précipitée. « Nous les avons informés que les interdictions entreraient en vigueur à partir de 18 h », insiste Gérard Sauzet. J'ai suivi de près les prévisions météorologiques et j'ai proposé au préfet de police de libérer les axes franciliens à 21 h. »

CHIFFRES D'AFFAIRES IMPACTÉS

La région Rhône-Alpes a connu trois journées d'interdiction de circulation : du 30 novembre au 1^{er} décembre ; du 2 au 3 décembre ; du 16 au soir au vendredi 17 décembre. Yvan Pupier, dirigeant des Transports Péjy (42), dit « oui au préventif, à condition de le doser et de l'adapter en direct et en fonction des types de transport. On bloque tout, que ce soit la distribution régionale, grand routier... Il serait normal que la préfecture se couvre en amont pour les grandes distances, mais pas pour les camions qui sortent à 20 km de leur base. Par ailleurs, le principal risque sur les voies routières quand il neige ce sont les ensembles articulés qui peuvent se mettre en portefeuille et bloquer la voie. Il faut donc limiter les interdictions aux semis et véhicules articulés, en laissant rouler les porteurs qui font de la distribution locale et ont peu de chance de se mettre en travers ». Autre grief exprimé : « Les informations étaient difficiles à obtenir, aucun site gouvernemental ne rassemblent les interdictions de tous les départements et

les sites des préfectures sont très inégaux dans leur présentation. » Au nom du principe de précaution, les transporteurs de la région ont raté de nombreuses livraisons et leur chiffre d'affaires s'en est ressenti. « J'estime avoir perdu 10 % de mes recettes lors des interdictions de début décembre et 5 % le 17 décembre », assure Yvan Pupier.



« LES INFORMATIONS ÉTAIENT DIFFICILES À OBTENIR. »

Yvan Pupier, dirigeant des Transports Péjy (42)

L'Île-de-France a connu trois épisodes neigeux les 8, 16 et 17 décembre. Véronique Servant, gérante de Goupy Transports, à Marly-le-Roi (78) spécialisée dans le TP, s'en prend elle aussi à la non-différenciation dans les interdictions « entre les semi-remorques qui se mettent en travers très facilement et les camions à roues motrices comme nos camions pour le BTP, des 6x4 habitués à la boue et à la glaise donc ne demandant qu'à aller sur de la neige ! Ils étaient tous interdits de circulation ! Le mercredi 8 décembre un de nos chauffeurs a été coincé de 14h à 21h à Rocquen-

court. Je déplore aussi un manque d'informations sur les interdictions annoncées tel jour puis annulées. Très difficile à gérer. »

RAYONS VIDES !

Le Cotentin a connu en décembre une dizaine de jours d'épisodes neigeux de 50 à 70 cm de neige. « L'A84 qui traverse la Basse-Normandie de Caen à Avranches et relie le nord de la France à la Bretagne a été interdite dès les premières neiges sous prétexte que son revêtement spécifique ne supporte ni le gel ni la neige », souligne Serge Demeautis, P-dg de Carentan Transports (50) et coprésident de la FNTR Basse-Normandie. Le Cotentin a été principalement concerné et les préfets ont décidé la fermeture de tous les axes publics dans toute la Manche même ceux qui n'étaient pas touchés. Ces décisions n'ont pas tenu compte des renseignements du terrain, témoignant d'un manque de communication. « On s'est retrouvé avec des camions sur des parkings complètement à l'extérieur des communes, avec 50 cm de neige, sans rien de prévu pour les repas des conducteurs », regrette le transporteur normand. Des véhicules bloqués qui signifient des conducteurs à l'arrêt. « Pour moi, la perte de chiffre d'affaires a été 700 € par jour et par véhicule. 130 moteurs immobilisés pendant 10 jours, faites le compte ! ». Dans cette région, les véhicules ont repris la route une semaine avant Noël pour alimenter les grandes surfaces. Car il n'y avait plus rien dans les rayons. ● B. B., L.G et P. de S.

RÉMUNÉRER OU INDEMNISER LES CONDUCTEURS ?

Comment rémunérer des conducteurs qui ont été contraints de cesser leur travail pour cause d'intempéries ? Sous réserve que la réalité des mauvaises conditions météorologiques soit constatée par les services de l'Équipement, l'article 10 bis de la convention collective envisage trois cas de figure :

► le salarié est déjà sur la route et se voit obligé de rester sur place avec son véhicule : sa ré-

munération habituelle est maintenue ;

► l'employeur se trouve dans l'impossibilité de faire rouler ses véhicules : le salarié qui n'a pas été affecté à un emploi temporaire pour la durée des intempéries ou qui n'a pas de droits à repos compensateurs à faire valoir bénéficie d'une indemnité correspondant à 8 heures de travail effectif pour chaque journée non travaillée. Celle-ci est calculée au pro-

rata de la durée du travail « dans le cas où la durée de la journée de travail qu'aurait dû effectuer l'intéressé est inférieure à 8 heures ». Les heures ainsi indemnisées ne sont pas décomptées comme temps de travail effectif ;

► l'entreprise est admise au bénéfice du chômage partiel : elle doit assurer à ses salariés une indemnisation globale équivalente à celle définie au paragraphe précédent. A. M.