

Nouméa, le 29 juin 2023

Monsieur Jean-Louis d'ANGLEBERMES
Président du
CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET
ENVIRONNEMENTAL DE NOUVELLE-CALEDONIE
30 route de la Baie des Dames
Le Centre - Ducos
98800 NOUMEA CEDEX

N/réf. : D/06-2023/000490

Objet : Avis de la CCI-NC sur l'avant-projet de loi du pays relative à l'exercice de l'activité de transport de marchandises dangereuses par route et de la profession de conducteur de véhicules transportant des marchandises dangereuses

Monsieur le Président,

Par courriel en date du 12 juin 2023, vous avez sollicité les observations de la CCI-NC sur l'avant-projet de loi du pays relative à l'exercice de l'activité de transport de marchandises dangereuses (TMD) par route et de la profession de conducteur de véhicules transportant des marchandises dangereuses.

La mise en place d'un cadre législatif structurant pour le secteur, en adéquation avec les dispositions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), les bonnes pratiques des entreprises et les spécificités de la Nouvelle-Calédonie, est tout à fait pertinente et ne peut, sur le principe, qu'être approuvée.

L'examen du projet de texte et de sa délibération d'application appelle toutefois plusieurs observations :

D'une manière générale

- Le dispositif ne pourra être efficient que s'il est accompagné de l'aménagement des infrastructures, demandé par les professionnels, par les collectivités concernées : au-delà de l'état des routes qui relève du fondamental ; des bandes d'arrêt d'urgence, des aires de repos et des parkings d'entreposage doivent être appropriés aux véhicules transportant des marchandises dangereuses. Leurs conducteurs doivent pouvoir opérer en sécurité, dans le respect de la réglementation, des dispositions des conventions de branche et du règlement de l'entreprise.
- Un dispositif de traçage de l'activité et de géolocalisation des véhicules transportant des marchandises dangereuses – chronotachygraphe, GPS ou autre – doit être inclus dans l'équipement obligatoire à bord pour la sécurisation des personnes et des biens. Cette disposition pourrait être étendue au transport de tout type de marchandises et au transport de personnes.
- Dans le cas particulier du transport routier de conteneurs en groupage embarquant une part de marchandises dangereuses, les modalités de déclaration nécessitent d'être clarifiées entre classification ADR et nomenclature douanière.

.../...



- La classification des marchandises dangereuses englobe des produits de grande consommation (comme la mousse à raser ou le déodorant) et pose la question des seuils en deçà desquels le transporteur n'entre pas dans le champ de la réglementation locale, par exemple pour l'approvisionnement des commerces.
- La problématique des seuils est identique pour les entreprises amenées à transporter du carburant accessoire à leur activité - prestataires de loisirs touristiques, activités BTP... - qui doivent connaître leur marge de manœuvre au regard de la nouvelle réglementation.

A propos de la formation

En l'absence d'arrêté d'application à ce stade du projet de réglementation, nous attirons votre attention sur plusieurs points :

- Le programme proprement dit de la formation, qui devra être élaboré sur un socle ADR conforme, complété des prescriptions relatives aux spécificités de la Nouvelle-Calédonie, ainsi que les modalités qui restent à préciser en matière d'organisation, d'évaluation et de validation de la formation initiale et de la formation de maintien et d'actualisation des compétences des conducteurs de véhicules TMD.
- Les conditions d'agrément des organismes de formation et des formateurs, qui seront déterminantes dans le déploiement du nouveau dispositif.
- La nécessité d'intégrer ces formations dans le financement de la formation professionnelle de 0,7 %, et de leur éligibilité au Fonds Interprofessionnel d'Assurance Formation (FIAF).
- Le risque non négligeable sur la capacité d'absorption du flux à former au regard de l'offre locale actuelle, qu'il s'agisse d'organismes de formation ou de formateurs qualifiés et ce, malgré le délai d'un an à dater de l'entrée en vigueur de la réglementation pour solliciter la carte professionnelle de conducteur TMD.

La formation et les qualifications du référent transport ne sont pas mentionnées sur la fiche d'impact, alors que sa désignation est une obligation pour l'entreprise, qui peut être sanctionnée à défaut. Par ailleurs, que faut-il comprendre par « Évaluation des bénéfices de la formation non obligatoire pour les référents sécurité » ?

A propos de la carte professionnelle TMD

- Son obtention est soumise, entre autres, à une visite médicale par un médecin agréé par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie :
 - o Comme pour la formation obligatoire, le nombre de médecins agréés à cet effet devra pouvoir absorber le flux ;
 - o Dans l'hypothèse où le SMIT serait concerné pour un chauffeur salarié, là aussi, l'organisme devra être capable d'absorber la nouvelle demande ;
 - o Cette visite médicale devrait également comporter un dépistage de consommation d'alcool et de stupéfiants (ce dernier pouvant par ailleurs être prévu par les textes entre deux visites médicales réglementaires).

- Nous comprenons que le coût de la carte professionnelle TMD, estimé entre 400 000 et 600 000 XPF, devra être supporté à la première émission de la carte comme à ses renouvellements successifs. Très élevé et sans justification à ce stade, ce coût questionne directement la prise en charge, avec un impact insupportable pour l'entreprise - a fortiori pour celle employant plusieurs conducteurs TMD - comme pour le chauffeur patenté. Des éclaircissements sont indispensables sur le coût de la carte professionnelle TMD et les conditions de son attribution : par exemple, si le conducteur TMD quitte l'entreprise, conserve-t-il le bénéfice d'une carte TMD prise en charge s'il poursuit ailleurs la même activité ?

A propos des sanctions administratives

- Les amendes prévues sont conséquentes et, même proportionnées aux manquements constatés, il conviendrait d'intégrer un premier niveau matérialisé par un rappel à la réglementation pour certains d'entre eux, avant toute sanction pécuniaire ou administrative.
- Les sanctions pécuniaires lourdes – jusqu'à 1 000 000 XPF - encourues directement par le conducteur (étendues de surcroît à l'employeur du conducteur salarié) se heurteront à l'impossibilité pour celui-ci de les supporter personnellement et complexifieront l'organisation du travail et la gestion des ressources humaines.

Sous réserve des observations ci-dessus, la Chambre de commerce et d'industrie émet un avis favorable sur l'avant-projet de loi du pays relatif à l'exercice de l'activité de transport de marchandises dangereuses par route et de la profession de conducteur de véhicules transportant des marchandises dangereuses.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président,



David Guyenne