

juin 2005

Obligation du port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 9 places

(Transposition de la directive 2003/20/CE du Parlement et du Conseil du 8 avril 2003)

Groupe de travail présidé par le Général Guy Quérolle

Rapporteur : Christine Murret-Labarthe

Chargée de mission

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
1 – DONNEES ACTUELLES	4
1- la réglementation actuelle en France et ses dérogations :	4
2 –Les types de transport concernés :.....	7
2 – INTERET DU PORT DE LA CEINTURE DE SECURITE ET MISE EN PRATIQUE.....	8
1 – Un bénéfice certain :.....	8
2 - Une mise en pratique insuffisante : les constats de l'accidentologie	9
3 - PRINCIPES DE LA DIRECTIVE : A TERME TOUS PROTEGES.....	11
1 - L'objectif.....	11
2 - Une période transitoire pour supprimer l'exemption à la règle « une place équipée = une personne »	11
4 – TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE : LES REFLEXIONS DU GROUPE	12
1 – Avancer le délai.....	12
2 – Appliquer la même mesure à tous.....	12
3 – Dès à présent : mettre à profit la période transitoire.....	13
CONCLUSION : LES PROPOSITIONS <u>(AVIS DU CNT)</u>	19
ANNEXES.....	22
Annexe II Premières initiatives en transport scolaire.....	24
Annexe III : Réponse de l'AMF	26
Annexe IV : Composition du groupe de travail.....	27

INTRODUCTION

La Directive 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 avril 2003 modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité devra être rendue applicable au plus tard le 9 mai 2006.

Cette transposition met fin à un processus engagé depuis juillet 1973, date à laquelle est intervenu le premier texte imposant le port de la ceinture à l'avant des véhicules.

Progressivement cette obligation a été imposée à l'arrière des véhicules légers, hors agglomération, ensuite en agglomération, puis dans les poids-lourds et les autocars, pour les passagers comme pour les conducteurs. A cette occasion, l'avis du CNT avait été sollicité.

Aujourd'hui, il s'agit d'étendre l'obligation de port à l'ensemble des occupants, suivant le principe : **une seule personne par place équipée d'une ceinture de sécurité ou d'un dispositif de retenue.**

La Directive 2003/20/CE prévoit un certain nombre de dérogations permanentes ou temporaires, parmi lesquelles la **dérogation temporaire suivante** :

(article 6 ter)

*« Les Etats-membres peuvent accorder pour le transport sur leur territoire des exemptions **temporaires** autres que celles prévues aux articles 5 et 6, afin de permettre, dans le respect de la réglementation de l'Etat membre concerné, le transport aux places autres que les places avant des véhicules de catégories M1 et N1 **d'un nombre de personnes supérieur au nombre de places assises disponibles équipées de ceintures ou de dispositifs de retenue.***

La durée de validité de ces exemptions, fixée par l'Etat membre, ne peut excéder 6 ans à partir du 9 mai 2003 (soit intervenir d'ici le 9 mai 2009) »

Par lettre du 14 mars 2005, M. Rémy HEITZ, délégué interministériel à la sécurité routière, a demandé au président du CNT de lancer une large concertation dont l'objet est précisément d'apprécier, dans le contexte d'amélioration de la sécurité routière, la durée qu'il convient de continuer à accorder à cette exemption, qui concerne les véhicules légers - soit de huit places assises plus celle du conducteur (catégorie M1 visée par la Directive) - en tenant compte des conséquences économiques et sociales que sa suppression entraînera, et de proposer le calendrier en conséquence. Cette consultation devait déboucher fin mai, avant la tenue du prochain CISR. (**lettre de saisine en annexe I**)

M. Alain GILLE a demandé au Général Guy QUEROLLE d'animer cette réflexion au sein d'un groupe de travail rassemblant l'ensemble des acteurs concernés : associations familiales, représentants de collectivités locales et d'administrations de tutelle, forces de l'ordre, transporteurs, taxis, représentants de salariés, constructeurs etc... (cf **annexe IV**).

Au cours de deux réunions, tenues le 28 avril et le 10 mai 2005, les travaux ont permis de faire le point sur la réglementation actuelle en France et les dérogations existantes, de rappeler l'intérêt du port de la ceinture au vu de l'accidentologie, d'analyser les principes de la nouvelle directive et d'évaluer les conséquences de son application.

En conclusion, le groupe de travail a élaboré un projet d'avis adopté par la section permanente du CNT le 7 juin 2005.

1 – DONNEES ACTUELLES

Résultat d'une longue évolution, la réglementation actuelle est difficile à lire et parfois contradictoire : elle impose, à présent, l'obligation du port des équipements de sécurité, mais elle offre encore, par le biais de l'article R 221-4 du code de la route, la possibilité d'en exempter les passagers les plus vulnérables : les enfants.

1- la réglementation actuelle en France et ses dérogations :

Sur des éléments fournis par la DSCR, il a paru utile de faire le point sur:

- 1 le nombre maximal de passagers autorisés dans un véhicule léger
- 2 l'obligation d'équipement des véhicules en ceintures de sécurité
- 3 l'obligation de port par les passagers

1 - Nombre maximal de passagers autorisés dans un véhicule léger

Le véhicule léger (voiture particulière ou camionnette) n'est réceptionné pour transporter que le nombre de passagers correspondant au nombre de places indiqué sur la carte grise. Toute autre utilisation ne serait pas conforme à la réception du véhicule.

Les enfants de moins de 10 ans peuvent compter pour une demi-place

Les dispositions combinées des articles R.221-4 du code de la route relatifs aux catégories de permis de conduire, R.321-4 relatif à la réception du véhicule, R.412-1 et R. 412-2 relatifs à l'obligation de port de la ceinture de sécurité sous entendent qu'un **véhicule léger équipé de ceintures de sécurité ne peut transporter un nombre de personnes supérieur au nombre de places assises ainsi équipées, les enfants de moins de dix ans comptant pour une demi-place dans la limite de dix.**

Mais cette règle n'est pas clairement exprimée.

Ainsi, jusqu'à présent, pour les enfants de moins de 10 ans, le surnombre est clairement inscrit dans les définitions des permis de conduire B et D.

Cette mesure était essentiellement justifiée par des considérations sociales : il s'agissait, à cette époque, de ne pas pénaliser économiquement les familles nombreuses.

A noter qu'en pratique, cette exemption ne s'applique **qu'aux places arrière** puisqu'il est interdit de placer un enfant de moins de 10 ans aux places avant, sauf cas exceptionnels (Art. R 412 – 3 CR.)

Par exemple, actuellement, dans un véhicule de cinq places il est permis de transporter six enfants de moins de 10 ans sur la banquette arrière.

Depuis, face aux évolutions, il s'est agi d'enrayer la montée de l'insécurité routière, longtemps perçue comme une fatalité, et d'utiliser tous les moyens à cet effet, y compris l'offre d'une **protection équivalente pour l'ensemble des passagers.**

Le surnombre (par rapport au nombre de places du véhicule) n'est pas clairement interdit

Force est de constater qu'actuellement, pour les adultes, aucune disposition n'interdit expressément le surnombre. Le surnombre ne peut être poursuivi que dans **trois cas** :

- 1- Lorsque le conducteur du véhicule, titulaire de la seule **catégorie B** du permis de conduire, transporte dans son véhicule léger **plus de huit personnes**, et entre ainsi dans le cadre de la définition du permis D (transport en commun) du permis de conduire (article R.221-4 du code de la route).

Du fait de cette ambiguïté entre les notions de places et de personnes, le conducteur serait passible du délit de conduite sans être titulaire de la catégorie D (article L. 221-2 du Code de la Route, un an d'emprisonnement et 15 000 € d'amende).

NB : Une interprétation stricte de la réglementation actuelle conduirait à exiger qu'un conducteur transportant plus de 8 enfants (qui comptent pour 1/2 place) devrait être titulaire du permis D.

- 2- Si les possibilités de **mouvement et le champ de vision du conducteur sont réduits** par le nombre ou la position des passagers (article R. 412-6 du code de la route, contravention de 2ème classe)
- 3- Lorsque le véhicule est en **surcharge** (article R. 312-2, contravention de 4^{ème} classe et plus suivant le taux).

Par contre le conducteur qui transporte un nombre de personnes supérieur au nombre de places autorisé s'expose à une déchéance de son contrat d'assurance.

2 – Obligation d'équipement des véhicules

Le calendrier a été le suivant :

- 1978 : toutes les places sont équipées d'ancrages : au moins 4 places équipées de ceintures, à 2 points (arrière) ou 3 points (avant).
- 1982 : tous les véhicules sont équipés de ceintures à l'arrière, y compris la place centrale (2 points). Cependant : exemption de ceinture en place centrale arrière si les places latérales ont des ceintures à 3 points.
- 1990 : port obligatoire à toutes les places équipées de ceinture 2 points ou 3 points.
- 1996 : obligation d'équiper toutes les places arrière, (latérales : ceinture 3 points, centrale : 2 points).
- Octobre 2004 : obligation d'équiper de ceintures 3 points (avec enrouleur) toutes les places des véhicules.

L'estimation du parc de véhicules en circulation équipés en fonction des dates présentées ci-dessus est difficile à déterminer car les constructeurs anticipent largement les obligations communautaires. Ainsi, depuis 2002, les nouveaux modèles sont équipés à toutes les places de ceintures à 3 points.

On rappelle que les dispositifs de retenue pour enfants, répartis suivant le poids, sont actuellement les suivants :

- De la naissance à 13 kg : lit nacelle ou siège opposé à la route.
- De 9 à 18 kg (soit de 9 mois à 4 ans) : siège à harnais ou siège à réceptacle.
- De plus de 15 kg (soit 4 ans) jusqu'à 10 ans : siège ou coussin réhausseur en complément des ceintures de sécurité adultes 3 points.

3 - L'obligation du port de la ceinture de sécurité, ou d'un système homologué

L'article R 412-1 du code de la route

prescrit qu' « *En circulation, tout conducteur ou passager d'un véhicule à moteur doit porter une ceinture de sécurité homologuée, dès lors que le siège qu'il occupe en est équipé...* ».

Lorsque deux enfants occupent la place d'un adulte, la ceinture n'est pas portée dans les conditions de son homologation et donc il est considéré que ces enfants ne sont pas tenus de s'attacher.

C'est très précisément le « cœur » de la saisine : le nombre des passagers pouvant être supérieur à celui des ceintures, le port de ces équipements de sécurité n'est pas obligatoire et les enfants sont exposés au risque.

C'est actuellement ce qui est possible dans tous les véhicules légers, y compris dans ceux assurant un transport scolaire et dans ceux utilisés par les familles nombreuses.

L'article R 412-2 du code de la route

prévoit que :

« *En circulation, tout conducteur d'un véhicule à moteur dont les sièges sont équipés de ceintures en application des dispositions du livre III et dont le nombre de places assises, y compris celle du conducteur, n'excède pas neuf doit s'assurer que les passagers **âgés de moins de dix-huit ans** qu'il transporte sont maintenus soit par un système homologué de retenue pour enfant, soit par une ceinture de sécurité ».*

Pour les moins de 10 ans :

« *II. - De même, il doit s'assurer que tout enfant **de moins de dix ans** est retenu par un système homologué de retenue pour enfant adapté à sa morphologie et à son poids.*

III. - Toutefois, l'utilisation d'un système homologué de retenue pour enfant n'est pas obligatoire :

1° Pour tout enfant dont la morphologie est adaptée au port de la ceinture de sécurité ;

2° Pour tout enfant muni d'un certificat médical d'exemption qui mentionne sa durée de validité et comporte le symbole prévu au 2° du II de l'article R. 412-1 ;

3° Pour tout enfant transporté dans un taxi, dans un véhicule de remise ou tout autre véhicule affecté au transport public routier de personnes, ou dans un véhicule de transport en commun.¹ »

Donc actuellement, en **transport public en petit véhicule (- 9 places)** : même si le nombre de ceintures correspond au nombre de personnes transportées, adultes comme enfant, le dispositif homologué (siège ou rehausseur) n'est pas obligatoire.

¹ NDR : véhicule de plus de 9 places y compris celle du conducteur

Le transport des personnes handicapées

- si le handicap empêche le port de la ceinture ou des dispositifs de retenue, ou exige un dispositif spécifique : un certificat médical est obligatoire.
- Sinon, les règles générales s'appliquent.

La responsabilité du conducteur, professionnel ou non, pour non port par les passagers, varie suivant le type de transport :

- En transport en commun (soit en véhicule de plus de 9 places) le conducteur n'est pas responsable du non port par les passagers, quel que soit leur âge
- En véhicule de moins de 9 places, la responsabilité du conducteur vient d'être étendue à tout passager de moins de 18 ans, étant entendu qu'elle n'exclut pas celle du passager qui reste tenu de s'attacher et peut à ce titre être verbalisé.

2 –Les types de transport concernés :

1 - le déplacement relevant de la vie privée, familiale et plus particulièrement celui des familles nombreuses,

On a tenté d'estimer le nombre de familles particulièrement concernées par cette mesure, soit celles qui comprennent trois ou quatre enfants de moins de 10 ans.

L'INSEE n'ayant pas de données immédiatement disponibles, on peut s'appuyer sur les chiffres de la Caisse Nationale d'Allocations Familiales calculés sur la base des familles allocataires sans majoration pour âge, celles-ci intervenant à partir de 11 ans.

On obtient les résultats suivants :

351 054 familles de 3 enfants, et plus, de moins de 11 ans

Et, parmi celles-ci :

47 805 familles de 4 enfants, et plus, de moins de 11 ans

Ces données sont fournies à titre indicatif sachant que certaines de ces familles ont déjà résolu cette question de capacité en acquérant le véhicule adéquat et que, d'autre part, tout le transport à titre particulier et privé est concerné : les familles regroupées en vacances, les entraides de voisinage etc...

2 - les transports effectués par des associations dans le cadre d'activités sportives ou de loisirs et de vacances, et des établissements scolaires.

La LOTI, article 29, les définit comme les « services privés » :

« Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. »

Le décret du 7 avril 1987 reprend cette définition :

L'article 1er indique : *« Les transports de leur personnel organisés pour leurs besoins normaux de fonctionnement par les collectivités publiques, y compris les établissements d'enseignement, les entreprises et les associations, sont considérés comme des services privés. »*

L'article 2 énumère un certain nombre de transports également considérés comme des services privés lorsqu'ils répondent à leurs besoins normaux de fonctionnement.

L'article 3 précise : « *Les transports visés à l'article 2 du présent décret doivent être exécutés à titre gratuit soit avec des véhicules appartenant à l'organisateur, soit avec des véhicules pris par lui en location sans conducteur. La mise à la disposition de l'organisateur de véhicules avec conducteur ne peut être effectuée que par une entreprise inscrite au registre des entreprises de transport public routier de personnes.* »

3 – Les services de transport public

La LOTI (article 5, avant-dernier alinea) donne la définition suivante :

« Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées ».

Entre dans cette catégorie de transport public le transport scolaire effectué sous convention avec les conseils généraux par des particuliers, ou des professionnels, qu'ils soient taxis ou transporteurs.

L'organisation et le coût de ces transports sont à la charge des autorités organisatrices et, comme l'indiquent le GART et l'ADF, ce coût a fortement augmenté ces dernières années tant en raison de l'augmentation des charges sociales que des dépenses engagées pour améliorer la sécurité et l'accessibilité. Selon l'ADF, cette augmentation a été en 20 ans plus du double de celle de l'inflation pour la même période.

Si le volume de transport scolaire effectué en autocar est connu et fait l'objet d'un suivi, (y compris en accidentologie), aucune statistique globale n'existe sur le volume du transport public en petit véhicule. Le CNT a demandé, notamment au cours de ses travaux sur la sécurité des transports d'enfants, qu'il soit remédié à cette lacune.

2 – INTERET DU PORT DE LA CEINTURE DE SECURITE ET MISE EN PRATIQUE

1 – Un bénéfice certain :

Les éléments suivants, extraits de la campagne de la sécurité routière du printemps 2005, sont explicites :

- Dès 20 km/h un choc sans ceinture peut être mortel.
- Un choc subi à 50 km/h correspond à une chute du 4^{ème} étage (près de 10 m de hauteur).
- **En cas de choc à 50 km/h, un enfant de 20 kg se transforme en un projectile d'une ½ tonne s'il n'est pas maintenu par un système de retenue adapté.**
- En cas d'accident un passager **arrière** risque **d'être éjecté** du véhicule au même titre que les passagers avant par le pare-brise avant, le pare-brise arrière ou les ouvertures latérales.
- Il risque d'être **projeté avec force** sur le siège avant qui, bien loin de le protéger, se transforme en mur de béton sur lequel il vient s'écraser.

- Les muscles des bras ne peuvent résister à une force de plus de 25 kg. Or en cas de choc contre un mur à 50 km/h c'est une force de + de 2 tonnes que les bras doivent développer pour retenir un corps de 75 kg. La ceinture, elle, est conçue pour résister à une force de 2,5 à 8 tonnes.

Projeté sur l'avant il risque de blesser ou de tuer le passager assis devant lui.

- En cas d'accident, sous la violence du choc, seule la ceinture donne une chance de pouvoir rester conscient pour quitter rapidement le véhicule.

Un risque pour tout type de trajet :

- les 3/4 des accidents mortels se produisent dans le département où est immatriculé le véhicule.
- 1/3 des tués sur la route le sont en agglomération, donc en majorité au cours d'un trajet quotidien (domicile/travail/école/loisirs).
- **40% des accidents mortels chez l'enfant passager surviennent lors de trajets inférieurs à 3 km.**

Si 100% des personnes attachaient leur ceinture de sécurité, 600 vies seraient épargnées tous les ans (*plus précisément en 2004 : 585 vies*)

2 - Une mise en pratique insuffisante : les constats de l'accidentologie

On constate encore une prise de conscience inégale et insuffisante de l'intérêt du port de la ceinture par les automobilistes, tout particulièrement aux places arrière.

1 – Bilan et analyse de l'ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière)

Ces travaux reposent sur l'exploitation des BAAC (Bulletins d'Analyse d'Accident Corporel de la Circulation) remplis selon les constatations faites sur place par les forces de l'ordre et les interrogations des impliqués suivant 4 chapitres : caractéristiques et lieu de l'accident, véhicules et usagers impliqués.

Or les impliqués ont tendance à indiquer qu'ils étaient ceinturés, puisque le non port est une infraction. Donc le taux de port est probablement surévalué.

En 2003 il y eu 3 509 tués dans des véhicules légers, parmi lesquels 20% n'étaient pas ceinturés. Ce pourcentage n'est que de 11,7 % pour les blessés graves et 5,4% pour les blessés légers .

Sur les impliqués dans les accidents corporels, 10% des passagers arrière ne sont pas ceinturés (contre 5 % aux places avant)

le pourcentage des passagers arrière non ceinturés et tués serait de 27% (contre 16% pour les places avant).

- *Dans son bilan annuel, l'Observatoire estime par ailleurs qu'1/3 des enfants de moins de 10 ans ayant été tués sur la route n'étaient pas attachés.*
- *L'observatoire rappelle également que 111 enfants de moins de 14 ans ont été tués en voiture particulière en 2003.*

2 - Informations fournies par le LAB (Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'études du comportement humain)

Les travaux de ce laboratoire s'appuient sur des études détaillées d'accident (EDA) dont le recueil de données débute sur le lieu même de l'accident

Pour 2004, sur 3200 tués en véhicule léger (VL) en France, 10% étaient assises aux places arrière du véhicule soit 320 tués

Parmi ces tués on estime que le 1/3 étaient des enfants (moins de 12 ans) ce qui représente 100-110 enfants tués par an en France.

- En ce qui concerne les adultes, le LAB estime que 40 à 50 % d'entre eux n'étaient pas ceinturés. Ces pourcentages, découlant de constatations sur Etudes Détaillées d'Accidents (EDA) (dont l'état des ceintures) sont plus faibles que ceux établis d'après les déclarations faites aux forces de l'ordre, parfois peu fiables puisqu'il s'agit pour les personnes interrogées d'avouer une infraction.

- En ce qui concerne les enfants, la proportion de ceux qui ne sont pas protégés par une ceinture ou un dispositif est difficile à évaluer, mais les enquêtes dites "de supermarché" faites sur les parkings ou à la sortie des écoles permettent de penser que le taux est au grand maximum de 40% environ, pour les enfants les plus jeunes, et ainsi du même ordre que pour les adultes.

Le LAB, s'appuyant sur des enquêtes d'utilisation et sur l'observations des dispositifs après l'accident, estime que la proportion des **enfants non protégés à l'arrière à 40%**.

3 – Eléments fournis par l'ASFA (Association des sociétés d'autoroutes françaises) -

Suivant une enquête menée en 2004 sur autoroute par simple observation à l'intérieur des véhicules au moment du passage de la barrière de péage, qui a porté sur 8 734 véhicules (4 461 en semaine et 4 273 le week-end) et leurs passagers adultes et enfants (max 10/12 ans).

1 - Taux moyen du port de la ceinture à l'arrière

	ADULTES	ENFANTS	TOTAL
Semaine	55,4%	70,8 % (81,3% en 2003)	60,7%
Week-end	78,8%	89,9%	84%
TOTAL	62,9%	76,9%	68,2% (73% en 2003)

Donc sur autoroute, on observe que pratiquement un enfant sur quatre de moins de 10 /12 ans ne porte pas de ceinture à l'arrière des véhicules.

2 - Sur la différence de port entre les jours de semaine et de fin de semaine,

on constate une progression du port dans le cadre de déplacements de loisirs et de tourisme, suite aux campagnes de sensibilisation ciblées sur les familles mais une baisse en semaine dans le cadre des déplacements professionnels.

En 2003, 61% des passagers arrière tués sur autoroutes n'étaient pas ceinturés (contre 52% en 2002)

Une conclusion s'impose : le changement de réglementation devra s'accompagner d'une campagne de sensibilisation soutenue « tout public » y compris le milieu professionnel, par le biais notamment des campagnes relatives au risque routier en entreprise.

3 - PRINCIPES DE LA DIRECTIVE : A TERME TOUS PROTEGES

1 - L'objectif

Tout occupant d'un véhicule doit disposer d'une place équipée de ceinture de sécurité ou de dispositif de retenue homologué et adapté au poids et à la taille, et doit porter cet équipement, la ceinture étant considérée comme le minimum obligatoire.

Cet objectif, qui est d'assurer à tous une protection, remet en cause la capacité du véhicule et supprime de fait la tolérance qui permettait de compter deux enfants de moins de 10 ans sur une place adulte, dont bénéficiaient en particulier les familles nombreuses mais qui s'est avérée lourde de conséquences en cas d'accident.

Sur le type d'équipement nécessaire, considérant que « mieux vaut être protégé par la ceinture de sécurité que pas du tout », la Directive prévoit des aménagements qui seront maintenus à titre permanent :

- ainsi, quand à l'arrière on ne peut pas placer autant de dispositifs (sièges ou réhausseurs) que d'enfants, le troisième peut être attaché avec la ceinture à condition qu'il soit âgé de plus de 3 ans.

Ainsi **au minimum tout enfant de plus de 3 ans sera ceinturé**, considérant que l'éventuel danger encouru par le port de la ceinture aura toujours des conséquences moindres que s'il n'avait pas été attaché.

- de même, les taxis, strictement dans leur activité « classique » de taxis à la place, sont dispensés, à titre permanent, de systèmes homologués de retenue pour enfant mais les enfants qu'ils transportent doivent être attachés avec une ceinture comme les autres passagers (les conducteurs restant dispensés, comme vu plus haut).

2 - Une période transitoire pour supprimer l'exemption à la règle « une place équipée = une personne »

Un délai ultime de la validité de cette exemption est fixé au **9 mai 2009**.

Cette période a été prévue par la directive pour permettre d'évaluer les conséquences qu'entraîne la réduction de la capacité du véhicule, et d'envisager les mesures d'accompagnement nécessaires. La date indiquée correspond au maximum admissible.

4 – TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE : LES REFLEXIONS DU GROUPE

Le groupe a, tout d’abord, confirmé son attachement à toute mesure qui permet de faire progresser la sécurité routière. La généralisation, le plus tôt possible, du port de la ceinture de sécurité ou d’un dispositif de retenue y contribuera incontestablement.

Il a ensuite tenu à identifier les problèmes rencontrés par les différentes catégories d’usagers sur le plan économique, organisationnel et technique.

Il convient de mieux connaître la demande, d’identifier les problèmes rencontrés par les différentes catégories d’usagers et de définir une offre mieux adaptée en incitant les progrès nécessaires, tant sur le type des véhicules, leur capacité et leur coût que sur leurs équipements et leur facilité d’utilisation

1 – Avancer le délai

Personne ne remet en cause le bénéfice et l’intérêt en terme de sécurité. C’est pourquoi, l’ensemble des participants a estimé nécessaire d’avancer le terme du délai.

Certains ont même émis le regret que cette mesure n’ait pas été prise avant celle adoptée en juillet 2003 pour les autocars (qui a de fait supprimé la « règle du 3 pour 2 » en transport en commun).

L’ANATEEP rappelle que lors de l’adoption en 2003 de l’obligation de port de la ceinture en autocar, elle avait demandé que cette tolérance de deux enfants sur une place soit supprimée pour les transports scolaires dans un délai aussi rapproché que possible, permettant néanmoins aux autorités organisatrices de prendre les dispositions nécessaires en conséquence.

La Prévention Routière estime qu’une application de la directive 2003/20/CE à la rentrée 2006 pour tout le monde et tout type de transport serait à la fois plus simple à formuler et plus rapide en terme de sécurité des enfants

D’une manière générale, il a été jugé souhaitable que la France n’apparaisse pas comme tirer parti au maximum de ce délai pour surseoir à l’application d’une mesure dont le bénéfice pour la sécurité est démontré.

NB : Du fait de ces délais autorisés à titre temporaire, coexisteront des conditions d’application différentes selon les pays d’Europe pendant un certain laps de temps, sachant que l’on est contraint de s’adapter aux règles en vigueur dans le pays traversé.

2 – Appliquer la même mesure à tous

A tous les occupants d’un même véhicule

Les parents acceptent de moins en moins que la vie de leurs enfants soit mise en danger.

Ils souhaitent que tous leurs enfants soient protégés au même titre, que ce soit en transport public ou en transport privé (ce qui exclut toute solution visant à tolérer, dans le cadre du transport privé familial, une éventuelle dérogation temporaire pour un enfant supplémentaire).

Mais cela aura pour conséquence pour les familles de revoir leurs conditions de transport et, au besoin, de les contraindre à acquérir un véhicule de plus grande capacité, ce qui suppose une dépense importante qu'il est nécessaire de programmer à l'avance dans un budget familial.

Cette mesure doit s'appliquer à tout le transport public

Il s'agit d'éviter de se trouver dans la même situation qu'en transport en commun (plus de 9 personnes) où, dans certains véhicules, les passagers peuvent être debout et non ceinturés et dans d'autres, parfois sur les mêmes trajets, les passagers doivent être assis et ceinturés.

Par ailleurs, comme cela a été confirmé par la nouvelle loi sur le développement des territoires ruraux, des personnes physiques peuvent faire du transport public dans leur propre véhicule : il convient, comme le souligne la FNTV, que tous ceux qui font du transport public soient soumis aux mêmes règles.

Cette position a été très largement partagée, y compris par la Fédération Nationale des Artisans Taxi et par la Chambre Syndicale des Entreprises de Remise et de Tourisme, qui rappellent, toutes deux, que la directive maintient la dérogation à l'obligation du système homologué de retenue pour enfant pour leur activité « classique » de taxi à la place (cf. supra).

La CSERT n'a pas pu assister aux réunions, mais elle a fait connaître au rapporteur son souci de sensibiliser ses adhérents à leur sécurité et à celle des passagers, dont les enfants. Ainsi, malgré l'exemption toujours valable laissée par l'article R 412-1 du code de la route du port de la ceinture par les conducteurs, elle les incite à s'attacher autant que faire ce peut.

Pour fixer le calendrier, le groupe a pris en compte deux contraintes :

1. pour le transport public, le renouvellement des conventions de transport scolaire,
2. pour le transport au titre de la vie privée, le besoin de prévoir le renouvellement éventuel du véhicule « familial » .

Suivant ces considérations le CNT propose de fixer l'échéance du délai d'exemption en deux temps :

- pour le **transport public** (entreprises de transport, taxis, personnes physiques sous convention) et les **services « privés »** selon les termes de l'article 29 de la LOTI (associations, collectivités publiques, établissements pour leurs besoins de fonctionnement) à la **rentrée scolaire 2006**.
- pour les **particuliers au titre de la vie privée**, au **1er octobre 2007**.

3 – Dès à présent : mettre à profit la période transitoire

Ces dates relativement proches ont été fixées dans la **perspective de l'adoption rapide du texte réglementaire correspondant**.

En tout état de cause, il a été convenu qu'il fallait, sans attendre le terme du délai choisi, étudier toutes les mesures d'accompagnement nécessaires, faute de quoi on ne fera que repousser le problème qui se posera alors avec encore plus d'acuité.

A l'heure actuelle, on fait les constatations suivantes :

- Le bénéfice de la ceinture à l'arrière commence à être perçu par les parents pour leurs enfants mais le reste encore trop faiblement par les adultes.
- La réglementation, parfois contradictoire, est aussi mal connue, ce qui laisse libre cours à des interprétations douteuses : la dispense de dispositif adapté ne signifie pas la dispense d'être attaché.
- Le véhicule de type « monospace », qui deviendra plus adapté, est le plus souvent coûteux,
- les dispositifs actuellement homologués s'avèrent parfois difficiles à manipuler et inadaptés pour certains âges,
- Les collectivités locales ont pris conscience de cet impératif de sécurité, parfois sous la pression des parents. Certaines d'entre elles ont choisi d'anticiper l'application de cette mesure. Toutes devront assumer le surplus de coût qu'il en résulte dans un contexte général d'alourdissement des charges.

Ce qui suppose de mettre en place :

- Une réglementation claire.
- Des mesures expliquées à tous les publics.
- Une offre de véhicule de capacité correspondante à prix accessible.
- Un choix d'équipements adaptés pour tous et d'utilisation facile.
- Pour les collectivités organisatrices qui doivent mettre en place l'offre de transport public en temps voulu, une bonne connaissance des besoins en la matière.
- Au niveau national, une évaluation du volume du transport public en petit véhicule

1 - Une réglementation claire

L'ensemble de la réglementation devra être mis en cohérence

Une réglementation claire est d'autant mieux applicable par les intéressés et contrôlable par les forces de l'ordre. La règle « une place équipée d'une ceinture (ou d'un système de retenue homologué), une personne » devra être clairement énoncée et toute disposition ambiguë devra être éliminée.

Le code de la route devra être révisé, ainsi que certains textes comme l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes, ce qui supposera une refonte du guide à l'usage des décideurs locaux) de façon à modifier la réglementation actuelle.

Plus précisément : dans le code de la route (définition du permis de conduire B et D) et dans l'arrêté du 2 juillet 1982 (article 1 et article 49 alinea 3),

- il faudra **supprimer** :
 - la dérogation « enfants de moins de 10 ans comptant pour ½ place », dans tout transport, public et privé, qu'elle soit explicitement prévue ou sous entendue dans le calcul de remplissage.
 - l'exemption de dispositifs de retenue adaptés (sièges-autos) existant actuellement en transport public par petit véhicule (- 9 places).

- On devra mieux fonder juridiquement la règle « une place assise = un passager protégé » en **prévoyant** :
 - une disposition précise (inscrite sur la carte grise ?)
 - assortie d'une sanction spécifique.
 Ce qui facilitera le contrôle par les forces de l'ordre.

2 - Des mesures expliquées à tous les publics

Ces mesures doivent être préparées par une communication qui doit être mise en place sans tarder :

a- La cible

- les organisateurs de transports et les transporteurs (entreprises, taxis)
- les familles
 - il convient d'établir une communication destinée bien évidemment aux familles nombreuses les plus concernées avec le concours des Caisses d'allocations familiales, des associations familiales et de parents d'élèves.
- le « grand public » :
 - l'ensemble de la population est concerné : cette restriction de capacité concerne également les déplacements d'enfants qui peuvent s'effectuer lors d'activité de bon voisinage etc...(accompagner ses propres enfants et leurs camarades à la piscine...). De même des grands-parents, pendant les vacances, peuvent avoir à conduire plusieurs petits enfants de moins de 10 ans etc...
 - Doivent également être sensibilisées les associations sportives ou responsables de centres de vacances et de loisirs ainsi que les établissements scolaires propriétaires de véhicules de ce type utilisés pour leurs besoins de fonctionnement.

b - Le contenu

Bien expliquer les avantages qui découleront de la perte d'une possibilité d'exemption qui s'est avérée source de risque.

3 - Une offre de véhicule de capacité correspondante à prix accessible et un choix d'équipements adaptés pour tous

a - Sur la capacité :

Les constructeurs doivent être incités à élargir la gamme de véhicules « monospace » afin de proposer des modèles de ce type à prix abordable.

A noter que le marché de l'occasion offre dès à présent des opportunités intéressantes.

b - Sur les équipements :

Des difficultés technique ont été soulevées tant par les transporteurs publics que par les particuliers sur les dispositifs pour enfants de moins de 3 ans (sièges) et de 3 à 10 ans (réhausseurs).

Les familles comme les transporteurs ont fait remarquer que dans beaucoup de véhicules actuellement en circulation, trois réhausseurs ne pouvaient pas être installés de front. L'un des enfants ne pouvant être attaché qu'avec la ceinture sera objectivement moins protégé : cette situation est, sur le plan déontologique, difficilement admissible.

En transport scolaire, il n'est pas possible de connaître la répartition précise des âges au moment de l'appel d'offre. Un même véhicule peut effectuer plusieurs tournées d'affilée, avec des enfants d'âges différents : les réhausseurs non utilisés deviennent encombrants.

Certains dispositifs d'accroche des sièges sont difficiles à fixer ce qui devient totalement dissuasif et les rend susceptibles d'être mal utilisés et donc inopérants. En principe des améliorations doivent être apportées dans les véhicules récents, puisque le dispositif « Isofix » (sorte de « clip ») est autorisé depuis janvier 2005 par la réglementation communautaire.

Des suggestions ont été faites, parmi lesquelles :

- Peut-il y avoir un dispositif « intégré » aux sièges dans les véhicules de moins de 9 places type « espace » ou « combi » ?
- Ne peut-t-on pas étudier des dispositifs de type « ceinture » mieux adaptés aux enfants plus jeunes comme des harnais, et éviter des dispositifs encombrants quand ils ne sont pas utilisés ?
- Comment améliorer le confort du port de la ceinture actuelle, y compris pour les personnes adultes de petite taille ?

L'UNAF ne remet pas en cause l'efficacité des équipements actuels de retenue pour enfants, mais regrette qu'ils soient parfois difficiles à concilier (manque de places etc...) et prend acte des efforts envisagés par certaines collectivités locales pour anticiper avec les équipements nécessaires (ex : utilisation du réhausseur). Elle souhaite que les études puissent être poursuivies afin qu'à terme tous les enfants bénéficient de la protection adaptée à leur âge dans tous les types de transport, public ou privé.

Aux suggestions faites sur les équipements, les réponses du représentant des constructeurs ont été les suivantes :

- les dispositifs de types rehausseurs intégrés existent en option chez certains constructeurs, toutefois ces dispositifs ne concernent, en tant que rehausseur, qu'une partie des besoins (seul la catégorie 3 à 10 ans) et ainsi offre une réponse très ponctuelle aux nécessités des consommateurs. Par ailleurs ces dispositifs sont proposés à des coûts très largement supérieurs aux rehausseurs homologués proposés sur le marché de l'après vente. Ces derniers dispositifs, sur base universelle, ont, en outre, le grand avantage de pouvoir être échangés entre familles et répondent ainsi mieux au besoin de limitation des coûts.
- De plus la mise au point d'une mesure technique nouvelle demande du temps : conception – expérimentation – homologation. *(ce à quoi le groupe répond que l'anticipation est d'autant plus nécessaire).*
- Enfin, il est rappelé que les ensembles sièges et ancrages de sièges - y compris les sièges enfants - répondent à une réglementation spécifique en référence à laquelle ils sont homologués. Aucune solution technique visant, a posteriori, sur les véhicules en circulation, à augmenter le nombre de ceintures, n'est homologuée.

En ce qui concerne la surveillance du port de la ceinture, M. MONIER (CFDT) pose la question de la responsabilité du conducteur salarié en cas de transport d'enfants très jeunes dans un véhicule qui peut avoir 8 places et évoque l'éventualité d'un accompagnement dans certains cas.

4 - Pour les collectivités organisatrices, une bonne connaissance des besoins en transport public

a - L'impact économique pour les collectivités locales est important

Compte tenu des exigences de sécurité, et à l'écoute des parents, les collectivités locales sont conscientes de la nécessité de se mettre en conformité le plus rapidement possible avec ces nouvelles exigences.

Certains départements, parmi les plus concernés, ont déjà pris les dispositions nécessaires et satisfaisantes pour la prochaine rentrée scolaire (Le Lot et l'Aveyron) (cf. **Annexe II**)

Cependant, comme on peut le supposer, cela représentera un effort financier important. On sait que les charges de transport pour les collectivités organisatrices n'iront qu'en augmentant (décentralisation, conséquences de l'accord social du 18 avril 2002, rajeunissement du parc, politique des points d'arrêt, mise en accessibilité ...).

b - L'organisation des services devra être remise en cause par divers moyens :

- report sur des lignes d'autocars
- passage de conventions avec d'autres particuliers ou d'autres taxis
- recours à des véhicules de plus grande capacité (passer de 5 à 9 places)
- redistribution des circuits, au besoin en jouant sur les horaires en relation avec les établissements scolaires
- mise en place éventuelle de garderies pour le laps de temps d'attente qui risque d'être nécessaire...

Comme le souligne le GART et l'ADF, le report sur des lignes d'autocars sera parfois possible mais restera limité car dans certains départements la desserte en véhicules légers reste la plus adaptée à la voirie et à la dispersion de l'habitat.

De plus il est de plus en plus difficile de trouver des particuliers qui acceptent d'assurer ce service et il convient de ne pas les décourager par une réglementation trop contraignante.

Pour sa part, la FNAT pose la question de savoir si l'échéance relativement rapprochée choisie par le CNT pour des impératifs de sécurité incontestables sera suffisante pour permettre aux autorités organisatrices et à la profession de s'organiser et s'adapter au mieux à ces nouvelles contraintes à la rentrée 2006.

c- En tout état de cause, la définition de la demande de transport exigera une concertation plus étroite avec les services de l'Education nationale .

Déjà la circulaire interministérielle du 23 mars 1995 sur l'amélioration des transports scolaires (et la note de service de l'Education Nationale du 22 mars 1996) incitaient à accroître la concertation et la coopération entre les partenaires pour mieux connaître les besoins, mieux tenir compte des réalités locales etc... Ces textes citent tous les niveaux où cette concertation et cette coopération doivent s'exercer.

Depuis, la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, article 90, prévoit :

« Le département est consulté par l'autorité compétente de l'Etat, dans des conditions fixées par décret, avant toute décision susceptible d'entraîner une modification substantielle des besoins en matière de transport scolaire. »

Le décret n° 2005-291 du 30 mars 2005 relatif à la procédure de consultation en matière de transports scolaires modifie en ce sens le Code de l'Éducation (JORF du 31 mars 2005).

5 – Au niveau national, mise en place de statistiques sur le volume de transport public en petit véhicule

Il conviendrait de mieux quantifier le transport en petit véhicule, suivant leur type (nombre de véhicules, particuliers ou professionnels etc...). Ces éléments peuvent être recueillis par les autorités organisatrices (ADF – GART) et par les services statistiques du ministère chargé des transports (CERTU – SES).

Le président de l'Association des Maires de France (AMF) a fait savoir au rapporteur, par lettre datée du 25 mai (**Annexe III**), que, compte tenu des conséquences, notamment financières, l'AMF ne pourra se prononcer qu'au vu des résultats de l'étude sur le volume de transport public en petits véhicules demandée par le CNT.

Sur cette prise de position, il convient de préciser que cette évaluation a été demandée à plusieurs reprises par le CNT, notamment dans le cadre de son rapport sur la sécurité des transports d'enfants, qui traite essentiellement du transport en autocar. Il dispose, pour le transport en commun (plus de 9 places) de statistiques spécifiques, tant sur le plan économique, que sur celui des accidents, ce qui n'existe pas pour le transport en véhicule léger. Et les statistiques générales de la sécurité routière, seules disponibles, confirment une part importante d'accidents de véhicules de moins de 9 places transportant des enfants, quelque soit le type de transport, public ou privé.

Afin d'assurer aux enfants le maximum de sécurité, certaines collectivités, parmi les plus concernées, ont pris des dispositions pour anticiper la transposition de la directive.

En résumé, cette étude a mis en évidence les nécessités suivantes :

- **accélérer la généralisation du port de la ceinture de sécurité pour tout passager et tout type de transport,**
- **préparer cette mesure le plus tôt possible par une communication claire et ciblée,**
- **clarifier la réglementation pour améliorer son application et faciliter son contrôle,**
- **poursuivre les études pour améliorer les équipements afin de les rendre plus faciles d'utilisation et plus modulables selon les personnes transportées, tout en restant aussi efficaces,**
- **optimiser la concertation, tout particulièrement au niveau local, pour définir au mieux les besoins de transport à chaque rentrée scolaire,**
- **disposer d'éléments quantitatifs sur le volume de transports publics effectués en petits véhicules.**

CONCLUSION : LES PROPOSITIONS (AVIS DU CNT)

Le groupe a adopté le projet d'avis suivant adopté par le CNT réuni en section permanente le 7 juin 2005

Sur saisine du délégué interministériel à la sécurité routière en date du 14 mars 2005, l'avis du Conseil National des Transports a été sollicité sur une option temporaire ouverte par la directive 2003/20/CE du Parlement et du Conseil du 8 avril 2003 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au port de la ceinture de sécurité autorisant les Etats à permettre le transport à l'arrière des véhicules particuliers d'un nombre de personnes supérieur au nombre de places assises disponibles équipées de ceintures valable au plus tard jusqu'au 9 mai 2009

Vu les articles R 221-4 et R 412-1 à R 412-3 du code de la route.

Sur la base des conclusions du rapport du groupe de travail, présidé par le Général Guy Quérolle.

Le CNT fait les observations suivantes :

1. L'accidentologie confirme qu'une personne non attachée présente, en cas de choc, un danger pour elle-même et pour les autres passagers. Elle révèle également que le taux de port des équipements existants reste insuffisant à l'arrière des véhicules.
La généralisation du port de la ceinture, ou d'un dispositif de retenue homologué et adapté au poids et à la taille, doit donc conforter les progrès acquis en matière de sécurité routière ces dernières années.
2. Justifiée à l'origine par des raisons sociales visant à tenir compte des contraintes économiques et financières des familles nombreuses, la possibilité de placer deux enfants de moins de 10 ans sur une place prive de ce fait ces passagers les plus vulnérables du bénéfice des dispositifs de sécurité intervenus depuis et les expose à des risques mortels.
3. La Directive fixe le principe : « **une seule personne par place équipée d'une ceinture de sécurité ou d'un dispositif de retenue** ». Chaque passager doit donc pouvoir disposer de **la protection minimale qu'assure la ceinture de sécurité**. Cette mesure aura pour effet de limiter strictement le nombre de passagers au nombre de places équipées. Elle impliquera des conséquences d'ordre économique, financier et organisationnel pour les familles, les collectivités, les associations et les établissements scolaires propriétaires de petits véhicules de même que pour les autorités organisatrices de transport, qu'il convient de prendre en compte.
4. La Directive doit être rendue applicable le 9 mai 2006. Mais elle accorde un délai d'exemption d'application de cette mesure jusqu'au 9 mai 2009.
Compte tenu de l'enjeu sécuritaire, il convient de ne pas attendre l'échéance de ce délai pour prendre les mesures pour accompagner l'application et la généralisation des principes fixés par la Directive.

5. L'ensemble des équipements actuellement homologués ne permet pas de répondre à tous les cas de figure, notamment à celui des jeunes et des très jeunes enfants pour lesquels des systèmes plus simples et mieux adaptés sont nécessaires.
6. Ces exigences de sécurité et les mesures adoptées en conséquence ne peuvent qu'augmenter le coût du transport à la charge des autorités organisatrices, sachant que celui-ci, pour les départements, ces 20 dernières années, a augmenté deux fois plus que l'inflation. Pour les particuliers, elles auront éventuellement pour conséquence la nécessité de changer de véhicule.

Compte tenu de ces observations, le CNT fait les propositions suivantes :

1. Etant donné les enjeux de sécurité, le CNT estime nécessaire de ne pas attendre l'échéance finale du délai ouvert par la directive (9 mai 2009), tout en prenant compte deux contraintes : pour le transport public, le renouvellement des conventions de transport scolaire, pour le transport au titre de la vie privée, le besoin de prévoir le remplacement éventuel du véhicule « familial » .

Suivant ces considérations le CNT propose de fixer l'échéance du délai d'exemption en deux temps :

- **pour le transport public (entreprises de transport, taxis, personnes physiques sous convention) et les services « privés » selon les termes de l'article 29 de la LOTI (associations, collectivités publiques, établissements pour leurs besoins de fonctionnement) à la rentrée scolaire 2006.**
 - **pour les particuliers au titre de la vie privée, au 1er octobre 2007.**
2. Sans attendre cette échéance, le CNT estime indispensable d'informer dès maintenant l'ensemble des intéressés de ce changement de réglementation.
C'est pourquoi il demande la mise en place immédiate par la Délégation interministérielle à la sécurité routière et ses partenaires d'une campagne de communication sur le thème : « une seule personne par place équipée d'une ceinture de sécurité ou d'un dispositif de retenue ».
Cette information devra également être relayée par les associations familiales, les Caisses d'Allocations Familiales, les administrations exerçant la tutelle d'activités générant des transports (Jeunesse et Sports, Education nationale, Agriculture, Tourisme etc...).
 3. Afin d'inscrire clairement cette règle dans l'ensemble de la réglementation, il convient également dès à présent de procéder aux modifications nécessaires pour éliminer rapidement toutes les dispositions qui « détachent » la notion de place de celle de passager, actuellement présentes dans le Code de la Route mais aussi dans d'autres textes comme l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes et l'arrêté du 27 décembre 1991 relatif à l'utilisation des systèmes de retenue pour enfants dans les véhicules automobiles.
Cela suppose également de prévoir les dispositions qui permettent aux forces de l'ordre d'appliquer cette règle.
 4. Le CNT demande que les constructeurs soient dès maintenant incités à étudier des dispositifs mieux adaptés aux enfants jeunes et très jeunes et si possible, sur option,

intégrés aux véhicules. En complément de la campagne d'information citée précédemment, il souhaite que la profession fasse davantage connaître les types de véhicules légers correspondants à ces besoins de capacité et leur échelle de prix et au besoin, élargisse la gamme des véhicules nécessaires.

5. Une connaissance plus fine du transport public en petit véhicule est nécessaire.
Au niveau national, cela suppose une meilleure connaissance quantitative sur ce type de transport (nombre de véhicules, particuliers ou professionnels etc...), qui doivent être recueillis par les autorités organisatrices (ADF – GART) et par les services statistiques du ministère chargé des transports (CERTU – SES).
Au niveau local, cela suppose une coordination étroite avant chaque rentrée scolaire entre les services des transports du conseil général et ceux de l'Éducation nationale (selon les termes de la circulaire du 23 mars 1995 et du décret du 30 mars 2005).

ANNEXES

Annexe I : Saisine.....	23
Annexe II : Premières initiatives et transport scolaire.....	24
Annexe III : Réponse de l'AMF.....	26
Annexe IV : Composition du groupe de travail.....	27

Annexe I : SAISINE



Le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière

à

Monsieur le Président du Conseil National des Transports

34 Avenue Marceau – 75008 PARIS



La Défense, 14 mars 2005

Objet : Ceinture de sécurité

le Délégué
Interministériel
à la Sécurité routière
GED 21921

La Directive 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 avril 2003 modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité devra être rendue applicable au plus tard le 9 mai 2006..

Cette directive prévoit notamment que les Etats membres peuvent, après accord de la Commission, permettre à titre temporaire, le transport aux places autres que les places avant des véhicules de catégories M1 et N1 (camionnettes et voitures particulières) d'un nombre de personnes supérieur au nombre de places assises disponibles équipées de ceintures ou de dispositifs de retenue. La date de validité de cette exemption, fixée par l'Etat membre, ne peut être postérieure au 9 mai 2009.

Cette mesure est motivée par des considérations économiques et sociales qu'il convient de prendre en compte, notamment en ce qui concerne les familles nombreuses. Cependant, en termes de sécurité routière, l'expérience montre l'intérêt de généraliser, et ceci le plus rapidement possible, l'application du principe : une place, un dispositif de sécurité. Cette question doit être très attentivement étudiée en concertation avec toutes les parties concernées.

C'est pourquoi, lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 24 janvier 2005, le Gouvernement a décidé de recueillir l'avis du CNT qui a déjà été saisi, dans les années précédentes, de l'opportunité du port de la ceinture par les conducteurs de poids lourds et d'autocars (avis du 16 décembre 1999) et par les passagers (avis du 20 janvier 2000) .

Je vous demande de constituer un groupe de travail qui mènera cette concertation avec tous les acteurs concernés en liaison avec les services du ministère de l'équipement, des transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer.

Je souhaite recueillir l'avis de votre Conseil avant le 30 mai prochain.

Arche Sud
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 81 98
mél : dscr
@equipement.gouv.fr

Signé

Rémy HEITZ

ANNEXE II Premières initiatives en transport scolaire

Ces deux départements ont anticipé l'application de cette mesure, à la fois pour répondre aux impératifs de sécurité routière tels qu'ils sont définis par le gouvernement mais également pour satisfaire la demande de parents déconcertés par la sévérité de la règle pour le transport privé et sa « souplesse » pour le transport public. Ils ont fourni, en mai 2005, au rapporteur les éléments d'information suivants :

L'Aveyron

En 2005 : 485 services sont assurés en VL (5 places ou 9 places)
2/3 d'entre eux sont en surplus, soit en appliquant la dérogation un enfants de moins de 10 ans comptant pour une demi place pour un nombre inférieur à 10.

Trois cas de figure se présentent :

- transporteurs professionnels qui ont un parc de véhicules légers
- taxis inscrits au registre des transporteurs
- particuliers (parents d'élèves, femmes d'agriculteurs) inscrits au registre des transporteurs (= 60%)

Une convention a été passée en 2003 pour 3 ans (jusqu'en septembre 2006)

Si la dérogation des enfants de moins de 10 ans comptant pour une ½ personne, figurant sur le permis de conduire, est supprimée, les conséquences seront les suivantes :

- juridique
il faudra :
 - o soit prévoir un moratoire jusqu'au renouvellement de la convention,
 - o soit ajouter un avenant à la convention actuelle (sous réserve d'un délai raisonnable)
- économique :
plusieurs solutions sont possibles, qui peuvent être cumulatives :
 - o appel à d'autres transporteurs, publics comme privés.
 - o organisation de navettes supplémentaires ce qui suppose des temps d'attente plus longs, donc la mise en place de solution de surveillance par des garderies organisées par les communes.
 - o Modulation des horaires de rentrée et de sortie des établissements ce qui suppose une concertation avec les services de l'éducation nationale.

Il y a 4 ans une première évaluation avait donné un supplément de coût de 3,5 millions de F pour une année (soit 530 000 euros).

Il est vrai que, de plus en plus, les parents d'élèves ne comprennent pas que la surcharge des enfants dans les VL soit admise pour le transport scolaire alors que les campagnes de sécurité routière prônent le principe : une ceinture = une place.

Le Lot

le Lot prépare la rentrée scolaire 2005 en fonction de ces nouvelles dispositions : un enfant = une place = une ceinture ou un réhausseur.

Sur l'ensemble des circuits concernés, la plupart (soit 181) viennent à échéance et feront l'objet d'ici là d'un nouvel appel d'offre.

Après examen, il apparaît que 70 services ont le taux de remplissage qui exige une nouvelle configuration.

Parmi eux :

- Pour 30 : le circuit se fera avec un tour supplémentaire.
- Pour 15, la capacité du véhicule sera augmentée (en restant dans les véhicules de moins de 9 places, ou en utilisant un véhicule supplémentaire).
- Pour 20, on substituera un service de car à plusieurs services en voitures.
- Dans quelques cas on tentera, en concertation avec les chefs d'établissement, d'harmoniser les horaires pour enchaîner la desserte de plusieurs établissements avec le car déjà en place.

Pour les 17 circuits non encore concernés par l'appel d'offre, les règles d'occupation des sièges devront également être appliquées, ce qui ne devrait pas poser de problème compte tenu de leur taux de remplissage actuel ; si besoin, leur itinéraire sera modifié.

L'application de l'ensemble de ce dispositif entraînera une augmentation de coût évaluée environ à 18 000 euros.

La question que se pose ce département :

Concernant les passagers les plus jeunes (enfants de maternelle de moins de 4 ans), quelle mesure sera prise pour les dispositifs de sécurité adaptés à la taille et au poids des enfants ?

Il est matériellement impossible de transposer les règles exigées en voiture particulière actuellement basées sur le poids et la taille des enfants parce qu'il est impossible de disposer de ces éléments quand on construit les services au moment de l'appel d'offre qui est lancé presque 6 mois avant la rentrée et presque 3 mois avant l'inscription des parents qui a lieu en juin. Aussi le département va-t-il prévoir la présence systématique de réhausseurs.

Annexe III : Réponse de l'AMF



Paris, le 25 mai 2005

Département Aménagement - Urbanisme - Environnement

N. Réf. : BT/BLN/05-05-002

Affaire suivie par Barbara TREUTENAERE

Madame,

L'AMF a bien reçu le rapport du groupe de travail organisé par le CNT sur la généralisation du port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 9 places. Y est envisagée la fin de la dérogation temporaire concernant les transports publics, pour la rentrée 2006, soit 3 ans avant le terme prévu par la directive.

Les objectifs de la directive relative au rapprochement des législations des Etats membres sur le port de la ceinture de sécurité, sont fondamentaux. Ils sont une réelle avancée pour la sécurité routière. Les statistiques qui figurent dans le rapport montrent toutefois que n'est concerné qu'un nombre minime, voire inexistant, d'accidents impliquant des véhicules en relation avec les collectivités locales.

Dans ces conditions, une étude d'impact semble nécessaire pour mieux apprécier les conséquences notamment financières pour les collectivités locales, de la transposition anticipée de cette directive. Le CNT a lui-même constaté, dans son rapport la nécessité d'une étude quant au volume de transport public en petits véhicules. Ce n'est qu'au vu de cette étude que nous pourrions nous prononcer.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

signé

Jacques PELISSARD

MADAME CHRISTINE MURRET-LABARTHE
CNT
34, AVENUE MARCEAU
75008 - PARIS

Annexe IV : Composition du groupe de travail

Président : Général Guy QUEROLLE

Rapporteur : Christine MURRET-LABARTHE chargée de mission CNT

Participants :

DSCR	M. Francis OZIOL sous-directeur à l'action interministérielle et à la communication M. André CHAZEAU chef du bureau législation Mme Nathalie ALEXANIAN M. Alain GIDEL (permis de conduire)
DTT	M. Daniel CROCHEMORE
Ministère Défense	Chef d'escadron Patrick HENRY (DG Gendarmerie Nationale)
Ministère Finances	M. Louis BONELLI - DGCCRF
Ministère Intérieur	Commissaire divisionnaire PASTORINI (Sécurité Publique) M. Didier ERARD
Ministère Agriculture	Mme Christine HESSENS (Direction générale de l'Enseignement)
Ministère EN	M. Philippe BROUASSIN (Direction de l'Enseignement scolaire)
Ministère J et S	M. Daniel SGAMBATI (Bureau des centres de vacances et de loisirs)
UNAF	Mme Hélène MARCHAL M. CREPY
ADF	M. Sylvain PENNA. Directeur. Général de l'Equipement et du cadre de vie CG Eure et Loir
GART	Mme Anne-Marie FREDERIC Mme Delphine RACINE
FNTV	M. Serge NOSSOVITCH secrétaire général M. Ronan GOALEN
UNOSTRA	M. Laurent PASQUALINI
FNAT (taxis)	Mme Maryline JOUAILLEC secrétaire générale
CCAF (constructeurs)	M. Nicolas LE BIGOT
CGT	M. Jean-Marc LAMBERT
CFDT	M. Olivier MONIER
CFTC	Mme Jacqueline PERON
FNCR	M. Raymond PIGEON
ANATEEP	M. Jean-Louis FLAHAUT secrétaire général
Prévention routière	M. Christophe RAMOND

Consultés: M. SOUCHET (DSCR), Mme ANTIPHON-AUBANEL (DTT), Mme IZEL (COLIAC), M. RECHARD (CSNERT), M. CATTAN (Direction du Tourisme), M. PRATS (CG Aveyron), M. BARON (CG Lot), Mme LAGACHE (ONISR), M. GUILLEMOT (LAB), M. BOUSSUGE (ASFA), Mme TREUTENAERE (AMF).

Excusés : FNAUT, FO.