

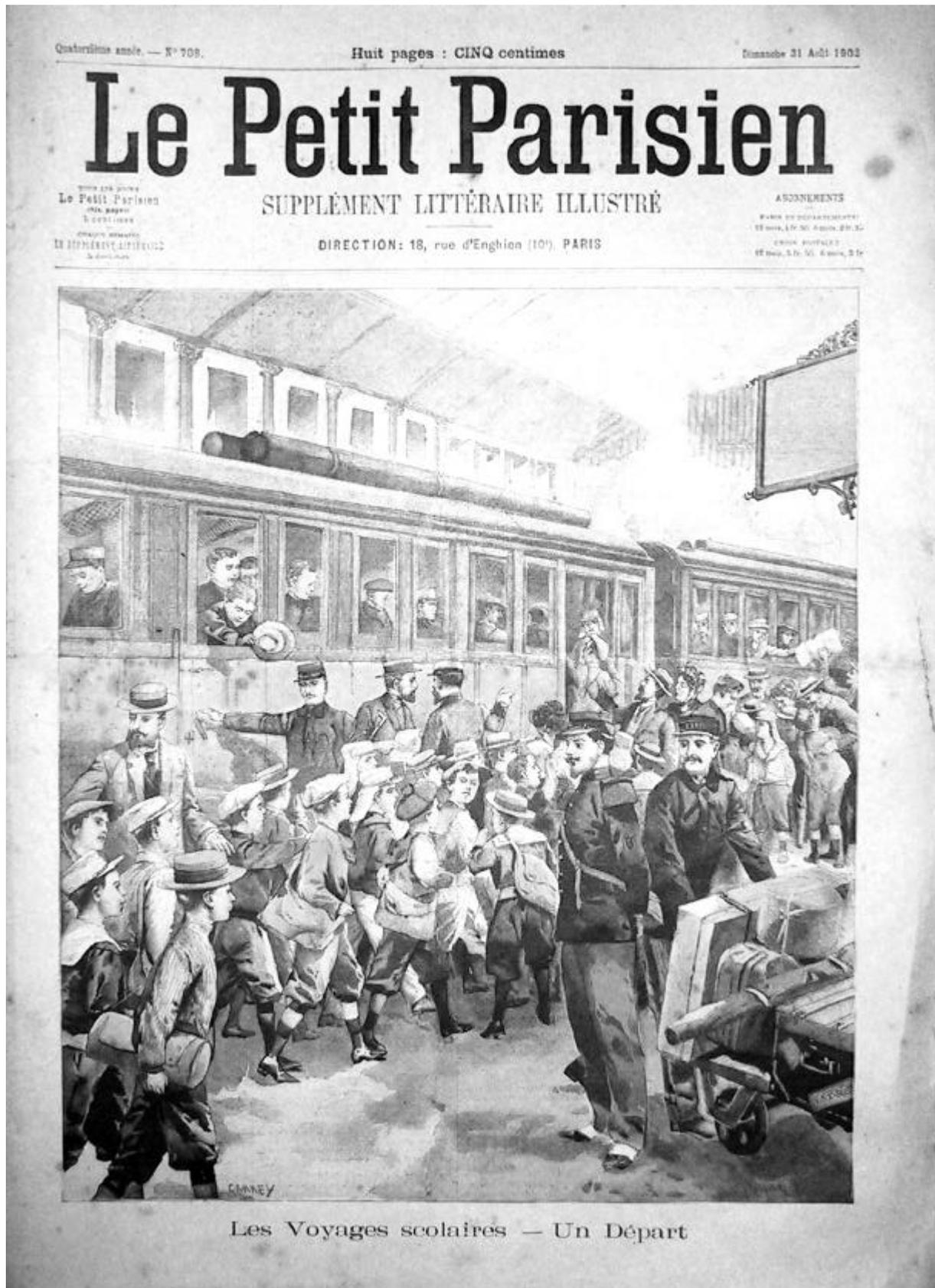
Groupe de travail permanent
sur
la sécurité des transports d'enfants

Rapport portant sur les années scolaires
1999/2000 et 2000/2001

Octobre 2002

Président du groupe de travail : Patrick VILLESSOT
Chargée du rapport : Christine MURRET- LABARTHE

LES TRANSPORTS D'ENFANTS EN 1902 ...



LES VOYAGES SCOLAIRES

UN DEPART

Il n'est plus besoin de faire l'éloge de l'institution des voyages scolaires. On sait quels services ces excursions rendent à la jeunesse. Au grand air, soit à la montagne, soit au bord de la mer, elle trouve les forces et la santé.

Notre gravure en première page montre le départ d'un groupe d'écoliers, sous la direction de leurs instituteurs.

Grande est la joie de tous ces enfants, et elle est partagée par leurs parents, qui sont venus les accompagner jusqu'au train.

Chaque année, les Caisses des écoles de Paris augmentent les crédits nécessaires à l'organisation de ces voyages. Des colonies scolaires sont fondées un peu partout, et les enfants partent par groupes successifs, une quinzaine de jours, quelquefois plus. Tous en reviennent dispos, robustes, de bonne humeur, et l'esprit éveillé par les leçons de choses qu'ils ont reçues de leurs maîtres au cours des excursions.

(Extrait du « Petit Parisien » - Dimanche 11 août 1902)

...100 ans plus tard :

22 octobre 2002

AVIS

**du Conseil National des Transports
 sur
 la sécurité des transports d'enfants**

Le groupe de travail chargé de la sécurité des transports d'enfants s'est réuni le 8 octobre dernier pour examiner son rapport.

A l'issue de cette réunion, il a été amené à faire les observations suivantes :

- En l'état actuel des statistiques, on constate que les caractéristiques des accidents de transport en commun d'enfants en autocars restent constantes : certes ces accidents sont limités en nombre mais les plus graves se produisent au point d'arrêt. Ce bilan relativement favorable résulte de la mobilisation et de la sensibilisation des acteurs, qu'ils soient autorités organisatrices, transporteurs, associations ou éducateurs.
- Des mesures ont été annoncées par les pouvoirs publics pour améliorer la connaissance des accidents de la route, notamment la création d'un « bureau accident transports terrestres » .
 A la fois pour alléger la tâche des forces de l'ordre et pour enrichir les études d'accidentologie, il paraît souhaitable que les informations reçues par les organismes concernés puissent être mutualisées dans une base de données, tout en maintenant un suivi spécifique aux accidents de transport en commun d'enfants.
- S'agissant du transport scolaire proprement dit, qui concerne quotidiennement près de 4 millions d'élèves, dont 2 millions en zone rurale, le temps consacré au transport constitue une part non négligeable de la journée de l'enfant qu'il convient, si possible, de limiter.
 C'est pourquoi il paraît nécessaire d'assurer au mieux la coordination entre le monde de l'Education et celui des Transports, que ce soit au plan local pour l'organisation des circuits, ou au plan plus général en ce qui concerne les choix qui pourront être faits en matière de politique d'éducation .
- S'agissant des transports en autocars sur longue distance, il est très souhaitable que ce type de transport dispose d'un cadre délimitant les droits et les devoirs de chacune des parties au contrat de transport, transporteur et donneur d'ordre, qu'elle soit une personne privée ou publique.
- S'agissant de l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les autocars et dans la perspective de l'adoption d'une directive européenne en la matière, il est tout à fait nécessaire de mettre au point rapidement des dispositifs adaptés à la morphologie des enfants de petite taille (moins de 10 ans environ), comme l'avait déjà souligné le CNT dans son avis rendu le 20 janvier 2000.
- Tant en transport routier qu'en transport ferroviaire, les initiatives prises par les transporteurs, entreprises publiques (RATP, SNCF) ou privés, de même que par les collectivités locales ou les associations pour former leur personnel à la sécurité et prévoir des dispositifs de prévention des conflits, en mettant notamment en place des solutions d'accompagnement, doivent être encouragées ou poursuivies.
- Enfin les enfants étant de plus en plus nombreux à voyager seuls ou en groupe, empruntant souvent plusieurs modes de transport au cours du même voyage, il est nécessaire de rechercher les mesures assurant dans les meilleures conditions possibles leur passage d'un mode à l'autre, et par la-même leur sécurité.

Sur la base de ces observations d'ordre général, et après examen de l'ensemble du rapport,

le CNT réuni en Section Permanente le 22 octobre 2002

émet l'avis de retenir l'ensemble des propositions du groupe de travail :

1- Assurer et améliorer la connaissance des accidents de la route

- Adapter la définition « Accident de transport d'enfants »
« Tout accident, quelle que soit sa gravité, y compris un accident matériel ».
- Rediffuser, le moment venu, à toutes les unités locales de police et de gendarmerie de cette définition particulière
- A l'occasion de la prochaine révision de l'arrêté du 2 juillet 1982, étudier l'harmonisation des limites d'âge en alignant la définition des enfants (moins de 17 ans liée à l'obligation scolaire) sur celle des mineurs (moins de 18 ans liée à la majorité civile)
- Lancer une réflexion entre le ministère des Transports et les autres ministères concernés (Justice, Intérieur, Défense) pour étudier la création d'une base de données commune des procédures des accidents de la route, qui serait accessible par chaque autorité ou organisme habilité, dans le respect du secret de l'instruction. L'objectif est d'alléger la tâche des forces de l'ordre et de mutualiser les informations.
- Assurer de façon systématique les enquêtes sommaires d'accident (REAGIR) dans le but de faciliter tout d'abord la mise en place de boucles locales de retours d'expérience et ensuite d'en permettre la synthèse au niveau national.
Dans ce contexte, il conviendrait de mettre en place une enquête REAGIR en cas d'accidents mortels ou graves intervenus à des enfants aux points d'arrêt, que le véhicule de transport en commun soit impliqué ou non.

2- Améliorer la sécurité aux points d'arrêt

- Actualiser le guide réalisé en 1995 par le CERTU et l'ANATEEP « Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt – Méthodologie et recommandations » par la description d'expériences effectivement réalisées dans les départements

3 – Mettre en place des formules d'accompagnement

- Inciter à la mise en place d'accompagnateurs en transports scolaires

4 - Assurer une formation en transport scolaire

des conducteurs

- Généraliser la formation spécifique « transport d'enfants »
- Mettre au point un module « conduite de cars à étages » et un module « conduite de nuit, vigilance » qui seraient dispensés au cours de la FCOS
- Permettre la parution dans un délai rapide d'un « décret-balai » qui permette d'étendre les obligations de formation professionnelle prévues par la loi du 4 février 1998 à tous les conducteurs routiers professionnels, quelque soit leur statut et leur secteur d'activité.

des accompagnateurs en transport scolaire

- Assurer une formation à la sécurité dans les transports

5- Prévoir la formation à la sécurité des transports du personnel d'encadrement des centres de vacances et de loisirs :.

- Faire en sorte que soit dispensée aux organisateurs et animateurs de centres de loisirs et de vacances une véritable formation à la sécurité dans les transports, routier comme ferroviaire, par le biais des formations existantes en matière d'encadrement (BAFD et BAFA).

6- Améliorer la concertation Education nationale/Transports au niveau local :

- Relancer la demande d'une mission conjointe de l'Inspection générale de l'administration de l'Education nationale et de l'Inspection générale de l'Equipement pour évaluer l'application de la circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires (complétée par la note de service du ministère de l'Education nationale du 22 mars 1996).

7- Evaluer le « Coût social » du transport scolaire

- Engager une réflexion au plan national et interministériel pour évaluer l'ensemble des coûts liés au transports scolaire : les coûts « directs » liés à l'organisation des transports et à leur fonctionnement, selon les catégories, mais aussi « coûts indirects », comme ceux qui résultent notamment des perturbations sur le déroulement de la scolarité de ces enfants, ce que certains appellent le « coût pédagogique »

Elle permettrait d'effectuer des comparaisons et de guider les choix à faire pour les années à venir : faut-il continuer à fermer des écoles ? ne peut-on pas mieux utiliser les moyens nouveaux (internet) ? dans certains cas, ne peut-on pas prévoir des formules d'internat avec des horaires groupés sur une partie de la semaine ?..

8- Améliorer la sécurité des transports en autocars sur longue distance :

Afin que les travaux du CNT aboutissent sur la mise en place effective d'un modèle de contrat en transport public et occasionnel de voyageurs par autocar.

- Engager une réflexion avec l'Education nationale et les collectivités publiques sur la mise au point d'un modèle de contrat équivalent pour les transports effectués dans le cadre d'un marché public.

9 Anticiper sur les mesures imposant l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les autocars:

- Demander à la Commission Européenne la mise à l'étude dès maintenant de dispositifs adaptés à la morphologie des enfants de petite taille (environ moins de 10 ans), assortie d'un délai de réalisation.

10- Faire le point des activités déployées à l'aide d'« emplois-jeunes » en vue de leur évaluation et de leur éventuelle pérennisation :

- Préparer la concertation prévue par le ministre des Affaires Sociales, du Travail et de la Solidarité à l'occasion de la fin d'un emploi-jeune : pour cela il serait utile que les collectivités et associations concernées, de même que les entreprises (SNCF-RATP-transporteurs...) établissent dès maintenant un bilan quantitatif comme qualitatif des emplois qu'elles ont développés grâce à ce dispositif dans le domaine de la sécurité dans les transports en général, et du transport scolaire en particulier, ainsi que le calendrier de leurs échéances

11- Concilier sécurité et intermodalité :

- Mettre à l'étude une harmonisation entre les modes terrestres et aériens des définitions par âge des passagers (bébé, enfants, adultes), des règles de sécurité (comme celles relatives à l'accompagnement des enfants), des niveaux de responsabilités des transporteurs et de leurs personnels, et cela en tenant compte du contexte européen et international.

12- Etudier la sécurité des enfants au cours de l'ensemble de leurs déplacements

- Préparer les conditions d'une étude de la sécurité des enfants au cours de tous leurs déplacements quelque soit le mode emprunté, y compris piéton, soit par l'extension des compétences du groupe de travail existant, soit par la création d'un nouveau groupe .

RAPPORT**SOMMAIRE**

INTRODUCTION	13
I - BILAN DES ANNÉES SCOLAIRES 1999-2000 et 2000 - 2001	13
I-1.DONNÉES GÉNÉRALES	13
A-BILAN GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	13
1999	13
2000	14
2001	14
B-LE NOMBRE D'ENFANTS TRANSPORTÉS	15
a-SNCF (années 1998-1999-2000-2001).....	15
B-RATP	17
C-Transport par autocars (Sources : ministère des transports SES/DTT/CERTU)	18
I-2.ACCIDENTS : ANALYSE DES STATISTIQUES DES ANNÉES SCOLAIRES 1999/2000 et 2000/2001	20
A-SNCF.....	20
B-RATP	21
Métro et RER.....	21
Réseau bus.....	21
C-ROUTES (TRANSPORTS PAR AUTOCAR)	22
a)Données générales (Annexe II - Tableaux 1) :	23
b) Analyse des accidents 1999/2000-2000/2001	24
c) Accidents connus pour l'année scolaire 2001/2002	27
d) accidents intervenus à des autocars étrangers sur le territoire français (tableau 6).....	28
e)Conclusions sur ces données.....	28
II - LES TRAVAUX DU CNT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTS D'ENFANTS	33
1 – Avis sur la sécurité des transports des enfants la nuit en autocars	33
2- Mise au point d'un modèle de contrat en transport public et occasionnel de voyageurs par autocar.....	33
3- L'obligation du port de la ceinture de sécurité : les travaux du CNT et leurs suites	36
4- Transport scolaire par autocar : accords sociaux et coûts de revient.....	38
III - ÉVOLUTION DES QUESTIONS DE SÉCURITÉ DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS EN COMMUN D'ENFANTS.....	39
III-1. DISPOSITIONS LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET CONVENTIONNELLES.....	39
A – REGLEMENTATION NATIONALE	39
1- Le domaine social :	39
2. La sécurité routière :	42
B.- REGLEMENTATION EUROPEENNE	43
III- 2. INITIATIVES ET ÉVÈNEMENTS AU NIVEAU NATIONAL.....	46
A - LES POUVOIRS PUBLICS.....	46
1 -Le comité interministériel de la sécurité routière du 25 octobre 2000.....	46
2-Les grandes options de la politique du nouveau gouvernement.....	46
3 -Le point sur l'éducation à la sécurité routière dans le cadre scolaire	47
4- La qualité éducative des transports scolaires.....	49
5- Les sorties scolaires (Ministère de la Jeunesse de l'Education nationale et de la Recherche).....	50
6 - Les centres de loisirs et de vacances (Ministère de la Jeunesse de l'Education nationale et de la Recherche).....	51
B- LA SNCF.....	52
1- les actions de prévention concernant les enfants.....	52
2 - La sécurisation du matériel et des infrastructures	53
3 - Le « retour d'expériences »	54
4 - Une meilleure prise en compte des voyages en groupe	55

C – La RATP.....	56
1-La RATP continue de mener des actions dans le cadre de la « Prévention Sécurité »	56
2- La formation des conducteurs.....	57
D -LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS (FNTV).....	57
1 - Au niveau national.....	57
2 - Au niveau local.....	58
E-L'ASSOCIATION NATIONALE POUR LE TRANSPORT ÉDUCATIF DES ÉLÈVES DE L'ENSEIGNEMENT PUBLIC (ANATEEP).....	58
F-LA PRÉVENTION ROUTIÈRE.....	59
 IV – LES ACTIONS DEVELOPPEES PAR LES CONSEILS GENERAUX EN MATIERE DE SECURITE DES TRANSPORTS SCOLAIRES.....	61
1 - L'Assemblée des Départements de France.....	61
2 - Les conseils généraux.....	61
A - Le contrôle de l'exécution des services.....	62
B - L'aménagement des points d'arrêt.....	62
C – Les véhicules.....	63
D - La formation des conducteurs.....	65
E - Transport en petits véhicules.....	66
F - L'éducation des enfants à la sécurité.....	66
G – La prévention des conflits.....	67
H - l'accompagnement.....	68
I - La concertation avec l'Education nationale.....	70
 V - LA SÉCURITE DES ENFANTS EN TRANSPORT AÉRIEN.....	73
Une réglementation internationale :.....	73
Des pratiques commerciales diverses.....	74
 VI - LE TRANSPORT DES ENFANTS PAR VOIE MARITIME.....	77
Un cadre juridique de dimension internationale.....	77
La notion de « comptage des âmes à bord ».....	77
Une absence de réglementation spécifique aux enfants, où prime l'expérience des « choses de la mer ».....	78
Une intermodalité à faciliter.....	79
 CONCLUSION : PROPOSITIONS DU CNT.....	81
 <u>ANNEXES</u>	
ANNEXE n° I - Définitions des notions de « transport en commun d'enfants » et d' « accident de transport en commun d'enfants ».....	85
ANNEXE n° II - Statistiques d'accidents de transports d'enfants.....	87
ANNEXE n° III - Echange de correspondances entre le président du CNT et le Directeur Général de la Gendarmerie Nationale relatives à la remontée des informations.....	107
ANNEXE n° IV - Avis du Conseil National des Transports.....	111
ANNEXE n° V - Extrait du projet de modèle de contrat en transport public et occasionnel de voyageurs par autocar.....	115
ANNEXE n° VI - Initiatives des départements en faveur de l'accompagnement des élèves transportés.....	117
Annexe VII – contribution de la CFDT Union Fédérale Route à la réflexion relative a l'accompagnement.....	121
ANNEXE n° VIII- Liste de textes intervenus en matière de sécurité routière.....	123
ANNEXE n° IX Le groupe de travail « Sécurité des transports d'enfants ».....	129
ANNEXE n° X - Adresses des organisations professionnelles et organismes cités.....	133

INTRODUCTION

En 1982, suite à la décentralisation et au transfert de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires aux Conseils Généraux, le CNT a été chargé d'élaborer chaque année un rapport sur la sécurité des transports d'enfants .

Sur la base d'une définition spécifique des accidents de transports d'enfants (cf. Annexe n°1) les forces de police et de gendarmerie fournissent un état annuel des accidents de la route. Au fil des années le champ d'investigation du groupe s'est étendu aux autres modes (ferroviaire, aérien et cette année, pour la première fois, maritime) et aux questions d'insécurité (dégradations des comportements).

Un groupe de travail permanent réunit l'ensemble des partenaires: représentants des ministères concernés : Transports, Finances, Education Nationale, Jeunesse et Sports, Agriculture, Défense Nationale, Intérieur, de même que des transporteurs, des syndicats de conducteurs, des associations. (cf. Annexe n°IV)

En 1999, un changement dans la remontée des procédures relatives aux accidents de circulation routière, concernant toute autorité et tout organisme d'accidentologie (enquêtes REAGIR, mission des matières dangereuses etc...) a privé les travaux du groupe de sa base de données traditionnelle, mais ce problème est en voie de solution, comme indiqué plus loin dans le rapport.

En attendant que le système soit rétabli, il a été décidé d'élaborer un « rapport de transition », au moins en ce qui concerne les accidents de la route .

Son objet est de faire le point sur la sécurité dans les modes routiers, ferroviaires et aériens, (avec les moyens statistiques disponibles), d'évoquer les principales questions d'actualité, de faire connaître les mesures les plus significatives prises en matière de prévention et de proposer les actions prioritaires dans ce domaine.

Pour continuer à progresser, il faut que chacun se sente mobilisé : à tous les niveaux, sur les différents plans : matériel (point d'arrêt modernisation du parc...) ou humain (éducation, formation des conducteurs, accompagnement...). Les éléments communiqués au groupe par les différents partenaires, au plan national comme au plan local, témoignent d'un effort certain qui doit être encouragé.

A ce titre, le CNT est conduit à formuler un certain nombre de propositions qui figurent en conclusion.

I - BILAN DES ANNÉES SCOLAIRES 1999-2000 et 2000 - 2001

On rappellera le bilan de sécurité routière, puis les principales données concernant la fréquentation des enfants suivant les modes, routiers et ferroviaires. On étudiera ensuite les accidents intervenus aux enfants à l'occasion d'activités scolaires ou de loisirs

I-1.DONNÉES GÉNÉRALES

A-BILAN GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1999

Après une année 1998 marquée par une aggravation sensible de l'insécurité routière , l'année 1999 s'est caractérisée par une nette diminution du nombre des tués et des blessés graves.

Par classe d'âge, les 25-44 et les 65 et plus ont enregistré les plus fortes diminution du nombre des tués et des blessés graves. En revanche, pour les 15-24 ans, le nombre de tués n'a diminué que de 1,2%.

La circulation a augmenté de 4,2 % sur le réseau national, dont 5 ,9% sur les autoroutes et 2,4 % sur les routes nationales.

2000

L'amélioration constatée en 1999 s'est confirmée en 2000 avec une diminution de tous les indicateurs, dont celui des tués (- 4,8%) et des blessés graves (- 4,8%).

Ces chiffres ont diminué pour la plupart des classes d'âge sauf pour les moins de 15 ans dont le nombre des tués a augmenté mais celui des blessés graves a diminué.

La circulation, quant à elle, a progressé de 2,1%, cette augmentation étant plus forte sur autoroute que sur routes nationales.

2001

Les résultats sont contrastés : le nombre des accidents corporels et des blessés diminue toujours en revanche le nombre de tués qui avait baissé les deux années précédentes, augmente de 1%. Par classe d'âge, les 15-24 ans restent les plus touchés : ils représentent plus du quart des tués, alors que leur part dans la population totale est de 13%. Pour les moins de 15 ans, on enregistre une diminution (284 tués en 2001, 343 en 2000).

D'une manière générale, les excès de vitesse, l'alcoolémie et les infractions au Code de la route persistent.

	1998	1999	2000	Evolution 2000/99	2001	Evolution 2001/00
Accidents corporels	124 387	124 524	121 223	- 2,7%	116 745	-3,7%
Victimes	176 972	174 757	169 760		161 665	
Tués	8 437	7 185	7 643	- 4,8%	7 720	+ 1%
Blessés	168 535	167 572	162 117	- 0,6%	153 945	- 5%
<i>dont</i>						
<i>graves</i>	33 977	31 851	27 407		26 192	- 4,4%
<i>légers</i>	134 558	135 721	134 710		127 753	- 5,2%

Ainsi le taux de gravité, calculé d'après le nombre des tués, a augmenté en 2001, après avoir diminué en 1999 et en 2000.

Nombre de tués Pour 100 accidents corporels			
	Taux de gravité		
	Zone urbaine (Police)	Reste du réseau (Gendarmerie)	Bilan global
1996	2,58	12,7	6,44
1997	2,48	12,68	6,38
1998	2,71	13,42	6,78
1999	2,55	13,35	6,45
2000	2,47	13,29	6,30
2001	2,51	14,10	6,61
Evolution 2001/2000	+ 0,04%	+ 0,81%	+0,31%

- Bilan pour la tranche d'âge 0 à 19 ans

Jusqu'à présent les âges étaient calculés uniquement en fonction de l'année de naissance. Depuis 1997, le mois de naissance est également pris en compte. En conséquence, les chiffres ne sont pas comparables avec ceux publiés dans les rapports précédents et les séries ont été reconstituées.

1999/2000

	Victimes		Total général %		Tués		Total général %		Blessés		Total général %	
	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999
0-14 ans	13855	14788	8,2	8,4	343	333	4,5	4,1	13512	14455	8,3	8,6
15-19 ans	26715	27774	15,2	15,8	871	922	11,4	11,5	25844	26852	16	16
TOTAL 0-19 ans	40570	42562	23,9	24,2	1214	1255	15,9	15,6	39356	41307	24,3	24,6
TOTAL général	169972	175601	100		7643	8029	100		162117	167572	100	

2000/2001

	Victimes		Total général %		Tués		Total général %		Blessés		Total général %	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000
0-14 ans	12537	13855	7,75	8,2	284	343	3,7	4,5	12253	13512	7,9	8,3
15-19 ans	24802	26715	15,7	15,2	923	871	11,9	11,4	23879	25844	15,5	16
TOTAL 0-19 ans	37339	40570	23,0	23,9	1207	1214	15,6	15,9	36132	39356	23,5	24,3
TOTAL général	161665	169972		100	7720	7643		100	153945	162117		100

Le nombre total de victimes de 0 à 19 ans représente toujours moins du quart de l'ensemble, tous âges confondus et tendrait même à diminuer en 2000 et 2001.

Le nombre total des tués augmente de 1% en 2001 (alors qu'il avait diminué pour l'ensemble des tranches d'âge de 4,8% en 2000). Pour la tranche d'âge 0-19 ans, le nombre de tués diminue très légèrement, avec une évolution contrastée entre une diminution des tués de 0 à 14 ans et une augmentation dans la tranche 15 à 19 ans, évolution inverse à celle constatée en 2000 par rapport à 1999.

B-LE NOMBRE D'ENFANTS TRANSPORTÉS

A-SNCF (ANNÉES 1998-1999-2000-2001)

1) DEPLACEMENTS OCCASIONNELS D'ENFANTS :

Nombre de voyages annuels (en milliers) :

	1998	1999	2000	2001
Tarif général enfants (de 4 à moins de 12 ans) ¹	1738	1248	1106	1103
Allers et retours populaires (de 4 à moins de 12 ans) ¹	216	193	176	75
Familles nombreuses (de 4 à moins de 12 ans) ¹	822	846	814	793
Groupe de Jeunes (de moins de 26 ans) ²	3801	3636	3111	2829
Promenades d'enfants (de moins de 15 ans) ³				
Carte Kiwi (de 4 à moins de 16 ans) ⁴				
Carte « Enfant Plus » et Tarif « Découverte Enfant Plus » (moins de 12 ans) ⁴	6306	6947	8268	8558
Carte « 12-25 » et Tarif « Découverte 12-25 » (part des 12-17 ans dans ces tarifs pour 12 - 25 ans)				
Tarif banlieue enfants (de 4 à moins de 10 ans)	2055	2186	2377	2308
Groupe de jeunes banlieue (moins de 16 ans)	173	214	257	236
TOTAL	15111	15270	16109	15902

Notes :

¹ De 4 à moins de 12 ans, le prix payé par un enfant voyageant aux conditions du tarif général ou de la plupart des tarifs à prix réduits, est égal à la moitié du prix perçu pour les adultes. Pour les tarifs concernés, les « enfants » ne peuvent donc être comptabilisés en tant que tels et distingués des « adultes » qu'en fonction de ce seuil tarifaire situé à 12 ans.

² Le tarif « Groupe de Jeunes », applicable aux groupes d'enfants ou de jeunes de moins de 26 ans, a remplacé, le 1^{er} juin 1997, le tarif « Centre de vacances », applicable aux jeunes de moins de 18 ans. L'extension de la tranche d'âge des bénéficiaires ne s'étant pas traduite par une croissance significative du trafic correspondant, l'intégralité des voyages effectués aux conditions de ce tarif est prise en compte.

³ Le tarif « Promenades d'enfants » s'applique aux groupes de 10 enfants minimum, de moins de 15 ans, et à leurs accompagnateurs effectuant un voyage d'instruction ou un déplacement à la campagne ou à la mer.

⁴ Le 26 avril 1998, le tarif dénommé « carte Kiwi » a été supprimé, des billets pouvant toutefois être vendus jusqu'au 24 avril 1999, et la carte « Enfant Plus » ainsi que le tarif « Découverte Enfant Plus » ont été créés.

Le nombre des déplacements d'enfants continue d'augmenter (il était de 10 006 en 1997). Si on considère, comme c'est probable, que la majorité des voyages individuels correspondent globalement à des « allers » puis des « retours », on peut donc estimer qu'au minimum 8 millions d'enfants sont concernés.

Seuls sont repris les trafics correspondant exclusivement à des transports d'enfants en nombre, avec des limites d'âge variables suivant ces tarifs. Certains tarifs comme les cartes "12-25 ans" sont maintenant pris en compte, pour la tranche d'âge concernée de 12 à 18 ans. Depuis 1995, le trafic avec l'étranger (tarif général enfants et [groupes de jeunes](#)) est également comptabilisé, s'ajoutant au trafic intérieur.

2) TRAINS SPECIAUX PROGRAMMES PAR AN :

		Intérieur :	International :
nombre de trains	1998	269	50
	1999	273	48
	2000	207	44
	2001	200	8
nombre d'enfants transportés	1998	134469	29750
	1999	139297	30869
	2000	108480	27210
	2001	94802	4352

Par train spécial, la S.N.C.F. entend un train dont les places sont louées par un client (ou plusieurs qui se sont regroupés) et qui ne figure pas dans l'indicateur horaire officiel.

3) NOMBRE D'ELEVES TRANSPORTES QUOTIDIENNEMENT (VOYAGES, en milliers) :

	1998	1999	2000	2001
Abonnements d'élèves, étudiants et apprentis ¹				
Banlieue	193	464	410	471
Réseau principal	288	277	277	277
"Cartes orange" journalières, hebdomadaires mensuelles et annuelles ²	184	174	159	
TOTAL	665	915	846	910

B-RATP**1) ENSEMBLE DU RESEAU :**

Les résultats de trafic par tranche d'âge sont issus des enquêtes globales transport (EGT) dont la dernière date de 96/97. Les résultats en voyages par jour sont les suivants :

	06 – 14 ans	14 ans – 24 ans
Metro	30 000	700 000
RER	10 000	222 000
BUS PARIS	40 000	170 000
BUS Banlieue	70 000	530 000

Ces données n'intègrent pas l'impact de la carte Imagine « R » qui a dû augmenter la mobilité des titulaires de ce titre : collégiens, lycéens et étudiants de moins de 25 ans.

La part des 6 à 17 ans est estimée à 11,6 % du total des déplacements tous âges confondus, (2 455 000) soit 285 000.

D'après la dernière enquête mobilité du panel des franciliens réalisée un jour ouvrable de novembre 2000, les juniors (10-25 ans) constituent 33% des 1 773 000 voyageurs ayant emprunté le réseau bus de la RATP, soit une estimation de 585 000 juniors pour la journée.

2) SERVICES SPECIAUX

Voyages d'enfants (A.R)	1997/1998	1998 /1999	1999/2000
Transports scolaires (1)	463 124	462 929	374 068
Ville de Paris (piscine, « plein air », centres aérés)	468 028	209 015	341 840
Transports occasionnels (2)	55 071	62 663	28 459
TOTAL	986 486	734 607	744 367
(1) La R.A.T.P. assure régulièrement le transport scolaire dans certaines communes de la périphérie de Paris. Dans Paris intra-muros, elle intervient en cas de transfert provisoire d'école en rénovation, etc..)			
(2) Il s'agit essentiellement des sorties de fin d'années des établissements scolaires et de celles du C.E. RATP.			

Pour ces types de transport, la RATP dispose de bus standard à banquettes où elle transporte les enfants assis, avec un accompagnateur par porte, le machiniste assurant la surveillance de la porte avant.

¹,4 Détermination des voyages, y compris carte Imagine « r », par application des coefficients de l'enquête « carte orange » effectuée en 1998

C-TRANSPORT PAR AUTOCARS (SOURCES : MINISTERE DES TRANSPORTS SES/DTT/CERTU)• **NOMBRE D'ELEVES EN 1998-1999 ET 1999-2000 :**

- Nombre d'élèves en zone non urbaine, (ligne régulière et services scolaires à titre principal - SATPS) pour lesquels une subvention est accordée :

	Nombre total	Moyenne par département
1998/1999	2 087 634	23 996
1999/2000	2 090 850	24 033

Source : Enquête Transport en Commun Non Urbain du CERTU

- Nombre total d'élèves transportés par des SATPS :

	Nombre total	Moyenne par département
1998/1999	1 326 752	15 250
1999/2000	1 325 866	15 240

Source : Enquête TCNU du CERTU

Ces données ont été calculées sur un échantillon de 87 départements

• Les données de l'enquête "Transport routier de voyageurs" du service d'études et de statistiques du ministère des transports (SES), concernant la part des SATPS, l'état du parc (âge des véhicules et strapontins) sont à nouveau disponibles, après une refonte de l'exploitation informatique. En ce qui concerne la nature de service, une rupture de série est intervenue du fait du classement en lignes régulières des doublages scolaires. En revanche, les séries concernant l'âge du parc et la présence des strapontins se poursuivent.

Les services à titre principal pour les scolaires (SATPS) (selon une définition plus restrictive, puisque ne comprenant pas les doublages) ont représenté en 1999 et 2000 :

	1999		2000	
	SATPS	TOTAL % (1)	SATPS	TOTAL % (1)
Véhicules/km (millions)	233,0	19,1	248,8	19,1
Nombre de voyageurs (millions)	361,4	33,7	378,1	32,3
Longueur moyenne Trajet (km)	20,9		21,6	
Nombre moyen de Voyageurs par trajet	32,4		32,8	

Source : enquête SES sur l'utilisation des véhicules de transport en commun

(2) Rapport au nombre total de véhicules-km d'une part, et de voyageurs, d'autre part

- Strapontins

Les résultats de l'enquête menée par le S.E.S. sur l'utilisation des véhicules de transport en commun permettent, depuis 1993, d'évaluer le nombre d'autocars équipés de strapontins, dont la suppression progressive a été décidée en 1996.

Le pourcentage d'autocars affectés au transport scolaire munis de strapontins s'élève en 2000, à 27,0 %, soit nettement plus que la moyenne de l'ensemble des autocars : 18,3 %. Cette part tend à diminuer, attestant du renouvellement du parc :

(rappel : en 1997 le pourcentage en transport scolaire s'élevait à 36,6% et en 1998 à 33 %)

Tr. Scolaires		Tr. de personnel		Tr. occasionnel		Ensemble	
1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
29,1	27,0	19,1	10,8	18,6	18,0	20,7	18,3

Parmi ces autocars scolaires, quelle que soit leur capacité, on relève, en pourcentage :

Nombre de strapontins	Transport scolaire		Ensemble	
	1999	2000	1999	2000
1 à 4	3,4%	4,1 %	2,8 %	3,6 %
5 à 9	15,4%	15,0%	10,2%	9,2%
10 à 14	10,3%	7,7%	7,6%	5,4%
15 à 25	0,0%	0,2%	0,2%	0,1%

- Age des véhicules

L'âge moyen du parc total diminue. Le parc des véhicules scolaires, d'un âge plus élevé suit cette évolution, bien que plus du quart reste au dessus de 15 ans. On remarque le doublement de la part des moins de 4 ans entre 1997 et 2000 en transport scolaire..

Age du véhicule (autocars)	Transports scolaires				Moyenne générale			
	1997	1998	1999	2000	1997	1998	1999	2000
0 à 4 ans	11%	12%	14%	20%	22%	23%	24%	27%
5 à 9 ans	18%	17%	16%	16%	25%	25%	25%	24%
10 à 14 ans	27%	27%	24%	22%	24%	24%	23%	21%
15 à 25 ans	44%	45%	46%	42%	28%	28%	28%	28%
AGE MOYEN (nbre d'années)	11,5	11,2	12,7	11,6	10,3	10,5	10,2	9,7

- Ceintures de sécurité

A la demande du CNT ce questionnaire a été complété en ce qui concerne les ceintures de sécurité. Les premières réponses sont disponibles :

- En 2001, le parc d'autocars en service en France métropolitaine (61 060 véhicules) se décompose comme suit :

?? - 4647 autocars sont équipés de ceintures de sécurité,

?? - 32998 n'en sont pas équipés,

?? - 23415 n'ont pas répondu.

I-2.ACCIDENTS : ANALYSE DES STATISTIQUES DES ANNÉES SCOLAIRES 1999/2000 et 2000/2001

La période retenue (*de juillet à juin*) dépasse, comme les années précédentes, la période scolaire au sens strict, puisque le groupe de travail étudie les transports d'enfants en général, et pas seulement les transports scolaires.

A-SNCF

Ce bilan concerne l'ensemble des accidents impliquant un enfant, usager ou non.

	1999/2000		2000/2001	
	Tués	BG	Tués	BG
accidents de train	0	0	0	0
accidents d'autocars S.N.C.F	0	0	0	0
accidents individuels				
heurt par un train(1)				
- en longeant les voies	1	1		
- en traversant les voies	2		2	
électrocution(1)				
- en escaladant les wagons		1		2
Chute d'un train(2)				
- montée en marche				1
- descente en marche	2			
TOTAL	5	2	2	3
(1) Comme indiqué plus loin dans le rapport (ch. III), la SNCF doit faire face au problème des enfants qui considèrent ses emprises comme des terrains de jeux				
(2) Accidents d'enfant voyageur				

En ce qui concerne les accidents de voyageurs enfants (chute d'un train), ceux-ci ont occasionné 2 tués en 1999/2000 et 1 blessé grave en 2000/2001. Ils tendent à diminuer, probablement en raison de la modernisation du matériel, les portes des nouveaux wagons ne pouvant plus être ouvertes en marche.

Ce bilan est faible par rapport à la fréquentation globale. Il montre toute l'utilité de poursuivre les actions de sensibilisation menées par la SNCF auprès de sa jeune clientèle en milieu scolaire, avec la collaboration des enseignants.
Cependant le CNT souhaiterait pouvoir disposer d'informations plus détaillées sur les circonstances des accidents indiqués par le SNCF.

A titre indicatif, les accidents de voyageurs, toutes classes d'âge confondues, intervenus *durant les années civiles 1999, 2000 et 2001* et concernant l'ensemble des classes d'âge, se répartissent de la façon suivante :

	1999		2000		2001	
	Tués	BG	Tués	BG	Tués	BG
accidents de train		3	2		0	3
accidents d'autocars S.N.C.F		1	0	3	0	1
accidents individuels						
- heurt par un train	4	4	5	8	4	4
- Chute d'un train	7	11	8	13	7	11
- Autre circonstance		1				1
TOTAL	11	20	15	24	11	20

B-RATP

La RATP communique le relevé de l'ensemble des incidents et accidents de voyageurs signalés à ses services, quelle que soit leur gravité. A la suite d'une réorganisation interne cette question est désormais suivie par le service juridique qui devra tenir compte, comme le CNT l'a demandé, du critère "âge des victimes".

METRO ET RER

Si la nouvelle application retient bien ce critère, elle n'a pas encore pu, pour des raisons techniques, entrer en service. Il n'est donc toujours pas possible de connaître les accidents "voyageurs" par classe d'âge intervenus sur le réseau ferré. En ce qui concerne le degré de gravité, deux critères sont pris en compte : accident grave et accident mortel.

Tous âges confondus, pour les deux derniers trimestres de 1999 et pour les deux premiers de l'année 2000, 6 accidents mortels (hors suicides, malaises...) sont à déplorer sur les lignes du métro et 3 dans le RER. Pour le métro il s'agit de 3 personnes heurtées ou traînées par un train, d'une chute à la montée, d'une chute sur la voie et d'une personne accidentée lors d'une circulation induite sur les voies. Pour le RER il s'agit de deux personnes heurtées ou traînées par un train et d'une chute en station.

Le CNT renouvelle sa demande de pouvoir distinguer les accidents selon l'âge des victimes.

RESEAU BUS**- NOMBRE ET REPARTITION DES VICTIMES D'ACCIDENTS PAR TRANCHE D'AGE**

Le tableau ci-après résume pour la période de septembre 2000 à juin 2001, la répartition des victimes voyageurs sur autobus, par tranche d'âge, pour toutes les catégories de dossiers ouverts, que la RATP soit impliquée ou non.

Age	Hommes	Fréquence	Femmes	Fréquence	Ensemble	Fréquence
1 à 5 ans	30	3,9	17	1,1	47	2,0
6 à 17 ans	46	5,9	83	5,2	129	5,4
18 à 25 ans	81	10,5	200	12,5	281	11,9
26 à 65 ans	339	43,9	663	41,5	1002	42,3
> 65 ans	107	13,8	328	20,5	435	18,3
Age inconnu	170	22	307	19,2	477	20,1
TOTAL	773	100	1598	100	2371	100
% de l'ensemble	32,6		67,4		100	

Si l'on fait abstraction des victimes dont on ne connaît pas l'âge, la part des victimes « enfants » selon la définition du CNT (moins de 18 ans) est de 9,3%, soit une proportion inférieure à la part des enfants dans la population voyageurs (environ 12% de 6-17 ans d'après l'enquête EGT 97, soit une proportion d'enfants estimée à un peu plus de 15 % en rajoutant les moins de 6 ans). Il convient également de noter une disparité par sexe avec 12,6 % d'enfants chez les victimes « hommes » contre 7,8 % d'enfants parmi les victimes « femmes ».

- NATURE ET GRAVITE DES ACCIDENTS

Les principaux motifs d'accidents (environ 94% des cas) ayant entraîné des victimes voyageurs sont : les malaises, la conduite brutale du machiniste, la montée, la descente ou les déplacements à l'intérieur du bus, les collisions, l'ouverture ou la fermeture des portes.

Le tableau ci-après résume la répartition en pourcentage des victimes selon la nature des accidents :

Nature des accidents	Toutes catégories d'âge confondues	Enfants (-18ans)
Malaises	40,1	40,9
Conduite brutale	22,5	22,2
Accidents à la montée ou à la descente ou à l'intérieur du bus	14,5	9,7
Collisions	12,1	8,5
Manœuvres des portes	4,9	14,8
Autres	5,9	3,9

La cause principale est le malaise (40% des cas environ avec une similitude adulte/enfants).

En revanche les enfants se distinguent du reste de la population par leur implication beaucoup plus importante dans les accidents liés à l'actionnement des portes (ouverture ou fermeture) et par leur moindre implication dans les accidents relatifs à la montée ou à la descente du bus, probablement lié à une agilité plus importante.

Concernant le degré de gravité des accidents, on ne recense aucun décès parmi les victimes « enfants » contre 4 morts pour l'ensemble des voyageurs, tous liés à des malaises ; ce chiffre ne tient pas compte des victimes tiers (piétons, 2 roues...) pour lesquelles on a déploré un total de 6 morts sur la période. Il n'y a pas non plus de blessées graves parmi les victimes « enfants » (contre 4 BG recensés chez les adultes).

C-ROUTES (TRANSPORTS PAR AUTOCAR)

Depuis 1982, le CNT réalisait la synthèse des données qui lui étaient fournies par les services de la Police et de la Gendarmerie.

On trouvera, en annexe I du présent rapport, le rappel des définitions des notions de transport en commun d'enfants et d'accident de transport en commun d'enfants telles qu'elles ont été adoptées par le groupe. Il s'agit d'accidents survenus en trajet mais aussi dans les instants qui précèdent la montée ou qui suivent la descente du véhicule.

La Police nationale constate les accidents survenus dans les grandes agglomérations et les zones suburbaines, la Gendarmerie contrôle le réseau routier situé hors des zones urbaines (traversant des petites et moyennes agglomérations ou en rase campagne).

La modification de la remontée des informations

Comme indiqué dans l'introduction, en janvier 1999, une modification est intervenue dans la remontée des informations qui constituait la base de données des travaux du groupe depuis 20 ans : à présent l'accord du procureur de la République est exigé pour chaque transmission de procès-verbal, sous réserve que l'anonymat des personnes impliquées soit respecté (N.B. : ce qui a toujours été le cas dans les travaux précédents du CNT).

Cette modification, qui a concerné tout destinataire, aussi bien les services du Ministère des Transports que les organismes d'études et d'accidentologie, a eu pour effet de ralentir, voire de supprimer cette remontée d'information. Etant donnée la spécificité de la définition des accidents de transports d'enfants, citée plus haut, aucune autre source statistique n'était susceptible de se substituer à ce dispositif mis en place depuis 1982 et appliqué par toutes les unités locales de Police et de Gendarmerie.

Lors d'un échange de correspondances fin 2000 (cf annexe III), le président du CNT et le directeur général de la Gendarmerie Nationale ont comparé le nombre de procès-verbaux transmis au CNT depuis la réforme de janvier 1999 avec les statistiques de la base de données générales de la Gendarmerie Nationale, et une perte importante a été constatée (31 procédures d'accident étaient parvenues au CNT alors que 119 accidents étaient recensés sur la base de données de la DGGN).

Comme le signale M. STEINMETZ dans sa lettre du 20 novembre 2000, la DGGN a régulièrement effectué des rappels auprès des unités de gendarmerie sur la nécessité de transmettre rapidement ces procès-verbaux dès l'accord du procureur. Cependant cette modification de la procédure a provoqué une surcharge de travail pour les greffes qui n'ont pas toujours eu les moyens d'y répondre.

Le président du CNT est intervenu à plusieurs reprises auprès du Ministre chargé des transports pour que cette procédure soit simplifiée, appuyant les initiatives de la Déléguée interministérielle à la Sécurité routière en la matière.

Un amendement à la Loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport permettra à l'avenir une transmission directe des procédures à un certain nombre d'organismes habilités par la Chancellerie, dont le CNT fera partie.

Une solution de transition

Les données statistiques portent sur trois années scolaires consécutives (1999/2000-2000/2001-2001/2002). Elles se fondent uniquement sur les procédures transmises au CNT par les forces de Police et de Gendarmerie. On a pu vérifier que certains accidents, connus par la presse notamment, n'y figurent pas : approximativement le nombre des accidents portés à la connaissance du CNT a diminué de moitié par rapport à la moyenne des années précédentes.

D'un point de vue méthodologique, on a choisi, pour ce « rapport de transition », de grouper les deux premières années (1999/2000-2000/2001) pour disposer d'une base de données quantitativement comparable à celles des années précédentes (soit environ une centaine d'accidents) et pouvoir établir les tableaux analytiques habituels. (cf. Annexe II)

On ne pourra donc pas effectuer des comparaisons quantitatives (plus ou moins d'accidents telle année que telle autre), mais on pourra procéder à une analyse détaillée des accidents disponibles, suivant leurs causes et leurs circonstances, afin d'en dégager les caractéristiques principales et d'émettre des propositions.

Entre temps un certain nombre d'accidents portant sur l'année en cours (2001/2002), ont été connus : il a paru intéressant de les mentionner, sachant qu'ils ne reflètent que très partiellement la situation et que beaucoup ne parviendront au CNT que dans les prochains mois.

Enfin, ont été comptabilisés à part les accidents intervenus à des cars étrangers sur le territoire français, transportant des enfants.

En revanche aucun moyen autre que la presse ne nous permet actuellement de connaître les accidents de cars français à l'étranger.

A) DONNEES GENERALES (ANNEXE II - TABLEAUX 1) :

Il s'agit d'accidents intervenus sur le territoire français, impliquant des véhicules français et dont les victimes sont des enfants.

Rappel des résultats des années précédentes qui étaient comparables les uns avec les autres.

Année scolaire (1)	1993/1994	1994/1995	1995/1996	1996/1997	1997/1998
Total des accidents	118	123	115	124	90
Dont avec victimes enfants	64	82	74	81	51
Total victimes enfants (2)	241	355	316	319	223
Tués	8	7	8	14	1
Blessés graves	27	40	19	23	34
Blessés légers	206	308	289	282	188

Résultats partiels depuis la modification des remontées des informations en janvier 1999 :

Année scolaire (1)	1998/1999	1999/2000	2000/2001	2001/2002 (3)
Total des accidents	72	51	67	34
Dont avec victimes enfants	42	29	39	14
Total victimes enfants (2)	144	139	145	35
Tués	4	2	3	1
Blessés graves	12	10	3	8
Blessés légers	128	127	139	26

(1) Période du 1er juillet au 30 juin

(2) Tués : victime décédée sur le coup, ou durant la période de 6 jours suivant.

Blessés graves : blessé ayant été hospitalisé durant au moins 6 jours.

Blessés légers : blessé ayant subi un traumatisme nécessitant un traitement médical avec ou sans hospitalisation.

(3) Accidents communiqués au rapporteur au 1^{er} septembre 2002

Rappelant qu'il n'est pas possible d'effectuer de comparaisons pour les deux dernières années, il convient, à titre indicatif, de citer les statistiques établies par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière pour les mêmes périodes (concernant les enfants de 3 à 17 ans, piétons, usagers de deux-roues ou de voitures particulières) :

	Tués				Blessés graves				Blessés légers			
	97/98	98/99	99/00	00/01	97/98	98/99	99/00	00/01	97/98	98/99	99/00	00/01
(1) Piétons	107	101	79	74	1032	937	880	675	4649	4670	4631	4506
Deux roues	238	260	271	225	3204	2898	2668	2183	10485	9862	10162	9721
Voitures particulières	303	303	262	265	1337	1345	1185	908	7336	7036	6898	6230
(2) Transports en commun d'enfants	1	4			34	12			188	128		

(1) Chiffres D.S.C.R.-O.N.S.R

(2) Statistiques police-gendarmerie,

N.B. : parmi lesquelles sont comptabilisés des accidents « piétons » au point d'arrêt

La part des enfants victimes en transport en commun d'enfants est sans commune mesure avec celles enregistrées dans les autres « modes » piéton, VL ou deux-roues.

B) ANALYSE DES ACCIDENTS 1999/2000-2000/2001

CIRCONSTANCES (ANNEXE II – TABLEAUX 2A ET 2B)

- aux points d'arrêt

14 accidents soit 12% du total

15 victimes soit 5% du total dont 2 tués 8 blessés graves et 5 blessés légers

- A la descente

- par un véhicule croisant : 4 accidents ont provoqué 1 tué 2 blessés graves et 1 blessé léger
 - o A la descente du car, une enfant traverse derrière le véhicule de transport en commun et est heurtée par une voiture particulière le croisant (1T) (tableau n°3 accident n°6)
 - o une enfant, qui descend d'un minibus, est percutée par une voiture particulière roulant en sens inverse (1BG) tableau n°3 accident n°28)

- Un enfant descendant d'un autocar, passe à l'arrière et est heurté par une voiture particulière croisant (1BG) (tableau n°4 accident n°30)
 - Un enfant descendant d'un car est heurté par un autre car le croisant (1BL) (tableau n°4 accident n°26).
- par un véhicule dépassant : 3 accidents ont provoqué 2 blessés graves et 1 blessé léger
 - Un poids-lourd dépasse un car après avoir attendu que les enfants qu'il débarquait aient traversé à l'arrière du véhicule et percute un enfant qui traversait à l'avant de ce véhicule (1BG) (tableau n°3 accident n°5)
 - Un enfant descendant du car et traversant la chaussée est percuté par un véhicule particulier dépassant (1BL) (tableau n°4 accident n°46)
 - Un enfant traversant la chaussée, est percuté par une voiture particulière dépassant le bus à l'arrêt (1BG) (tableau n°4 accident n°52)
- par le véhicule de transport en commun lui-même (arrivée ou départ) 7 accidents ont provoqué 1 tué, 4 blessés graves et 3 blessés légers
 - l'enfant courant le long de l'autobus afin d'actionner le système d'ouverture de porte a perdu l'équilibre et a été écrasé par le véhicule de transport en commun (Tableau n°1 accident n°15)
 - Au point d'arrêt, une élève court pour rattraper l'autocar qui démarrait. Elle glisse et son pied gauche est écrasé par la roue avant droite du véhicule (1BG). (Tableau n° 3 accident n° 25)

Trois d'entre eux parmi les plus graves sont dus à des bousculades :

- le car scolaire roule sur la cheville d'un élève qui est tombé sur la voie après avoir été poussé par un de ses camarades (1BG). (tableau n°1 accident n°8)
- Un jeune piéton âgé de 11 ans attend le car scolaire sur le trottoir. Suite à une bousculade, ce piéton tombe sur la chaussée à hauteur de la roue arrière droite du car. (tableau n°2 accident n°2)
- Du fait d'une bousculade à l'arrivée du car, sur un parking sans aménagement, un enfant a son pied pris sous la roue du véhicule (1BG) (tableau n° 3 accident n° 13)

Deux accidents dus au comportement du conducteur n'ont heureusement eu que des conséquences bénignes

- Sur une route verglacée, un autocar roulant à une vitesse excessive dérape et heurte un abribus où se trouvaient des enfants qu'il percute (2BL) (tableau n°4 accident n°35)
- Le conducteur du bus effectue un demi tour sur le parking d'un supermarché. Lors de sa manœuvre il écrase le pied d'une lycéenne sourde et muette (1BL) Tableau n°1 accident n°1

- pendant le trajet

104 accidents soit 88% du total

269 victimes soit 95 % du total dont 3 tués 5 blessés graves et 261 blessés légers.

Ils sont, comme à l'accoutumée, les plus nombreux.

Un accident mortel :

- La collision due à un refus de priorité du conducteur du minibus de transport scolaire, a provoqué 3 tués (Tableau n°4 accident n°33),

Trois accidents ont eu des conséquences graves :

- Une collision avec un poids lourd sur une chaussée glissante a provoqué 3 blessés graves et 2 blessés légers (tableau n°3 accident n°14).
- Un élève chahute, ouvre la porte et tombe sur la chaussée (1 BG) (tableau n°3 accident n°34 cité plus loin)
- Un conducteur d'un véhicule de moins de 9 places, transportant 9 enfants d'un centre de vacances sans avoir le permis de conduire nécessaire, commet une faute de conduite et percute un arbre (1BG) (tableau n°3 accident n° 1)

CAUSES (ANNEXE II – TABLEAUX 2C ET 2D)

- véhicule de transport en commun (TC)

11 accidents soit 9% du total

12 victimes soit 4%% du total dont 1 tué 5 blessés graves et 6 blessés légers

- Porte ouverte

deux cas d'ouvertures de portes se sont produits, l'un (tableau n°3 accident n°34) du fait d'un élève turbulent qui a actionné la manette de secours et est tombé sur la chaussée se blessant gravement, l'autre (tableau n°4 accident n°27) à la suite d'une collision, la porte arrière s'étant ouverte, une enfant est tombée, sans conséquences graves.

- surnombre

deux cas dont l'un a provoqué un blessé léger (tableau n°4 accident n°34)

- chocs lors de manœuvre du véhicule

Sept accidents ont provoqués 8 victimes : 1 tué 4 blessés graves et 3 blessés légers (cf § suivant : circonstances)

- comportement du conducteur

24 accidents (soit 20% du total) qui ont provoqué 65 victimes (23% du total) dont 3 tués 1 blessé grave et 61 blessés légers.

Deux d'entre eux ont eu de lourdes conséquences, l'un 3 tués l'autre 1 blessé grave et 5 blessés légers

- o Un minibus scolaire franchit un carrefour sans respecter la priorité. Il est percuté par un poids-lourd circulant sur la RN (3T) (Tableau n°4 accident n°33)
- o Le conducteur d'un véhicule de moins de 9 places non détenteur du permis D (TC), commet une faute de conduite (1BG 5 BL) (Tableau n°3 accident n°1 évoqué précédemment)

Les 22 accidents restants, n'ont heureusement provoqué que des blessés légers ; ils ont été provoqués par des pertes de contrôle, des excès de vitesse ou des refus de priorité.

Parmi ces 22 accidents : trois accidents doivent être relevés :

- o Un conducteur, qui aurait eu habituellement des difficultés à conduire la nuit, perd le contrôle de son véhicule qui verse dans le talus (1BL)(Tableau n°4 accident n°21)
- o Durant le trajet, le conducteur vérifie la fermeture de la porte avant défectueuse et perd le contrôle du TC qui heurte une glissière de sécurité. Le conducteur n'a pas prévenu les secours et a confié les enfants à des personnes non habilitées.(4BL) (Tableau n°4 accident n°15)
- o Une collision s'est produite entre un poids lourd et un car scolaire lors de leur croisement sur un pont étroit. Le car ne ralentit pas. Les élèves paniqués sortent du véhicule et courent sur le pont sans surveillance. (Tableau n°4 accident n°4)

- Comportement des autres usagers de la route

Cette cause a provoqué 66 accidents (56% du total) qui ont fait 125 victimes (44% du total) dont 1 tué 4 blessés graves et 120 blessés légers.

- o L'accident mortel évoqué plus haut s'est produit au point d'arrêt, une enfant étant percutée par un véhicule croisant (tableau n°3 accident n°6)
- o Les autres accidents ayant eu des conséquences graves se sont produits au point d'arrêt, 3 enfants ayant été percutés par un véhicule particulier, et l'un par un poids lourd (cf plus haut)

Les autres collisions du fait de tiers se sont produites pour la plupart avec des voitures particulières en perte de contrôle, en excès de vitesse, voire dont le conducteur était en état d'ébriété.

- comportement des passagers

-

Trois accidents ont provoqué 16 blessés légers, auxquels il convient d'ajouter le cas d'une porte ouverte par un enfant turbulent (1BG)

- o Le conducteur d'un minibus transportant des enfants handicapés, sans accompagnateur, est distrait par un chahut, perd le contrôle de son véhicule et provoque une collision en chaîne (Tableau n°4 accident n°51)
- o Le conducteur d'un minibus, distrait par un enfant turbulent, perd le contrôle de son véhicule qui verse sur le côté (Tableau n°4 accident n°19)
- o Perte de contrôle du conducteur d'un minibus, distrait par un enfant malade. Le véhicule verse dans le fossé(4BL) (Tableau n°3 accident n°36)
- o un enfant turbulent active la manette de secours des portes avant et tombe sur la chaussée (Tableau n°3 accident n°33)

- voirie et intempéries

14 accidents (soit 12% du total) ont provoqué 66 victimes (23% du total) dont 3 blessés graves et 63 blessés légers.

- o Une collision entre un autocar et un poids lourd sur une chaussée manifestement glissante a causé 3 blessés graves (plus le conducteur) et 2 blessés légers (tableau n°3 accident n°14)

En règle générale les accidents ont été dus à de mauvaises conditions atmosphériques, auxquelles s'ajoute l'étroitesse des routes qui rend difficile le croisement avec un véhicule lourd comme un engin agricole ou un poids lourd

Remarque

- aucun accident dû à l'alcoolémie du conducteur du TC n'a été relevé, ce qui ne veut pas dire que ce risque n'existe pas, les cas d'alcoolémie pouvant être relevés sans, heureusement, qu'il n'y ait eu d'accident ; en revanche un accident s'est produit du fait de l'alcoolémie du conducteur de la VL qui a provoqué l'accident.
- aucun incendie de véhicule n'a donné lieu à un procès verbal des forces de l'ordre. (mais un cas a été spontanément signalé au rapporteur par un département : le feu a pris au bloc moteur à la suite d'un court-circuit et le car a été évacué dans les temps, la plupart des enfants ayant bénéficié d'exercices d'évacuation.)

C) ACCIDENTS CONNUS POUR L'ANNEE SCOLAIRE 2001/2002

Le 1^{er} septembre 2002, la sécurité publique a communiqué la liste des 9 accidents portés à sa connaissance à cette date : (cf. tableau n°5). Le bilan s'établit à 2 blessés graves et 34 blessés légers.

- Deux accidents ont eu lieu à la suite d'une perte de contrôle du véhicule de transport en commun occasionnant respectivement, l'un 8 blessés légers et l'autre 3 blessés légers et un blessé grave.
- Un autre accident qui a fait 8 blessés légers est dû au comportement d'un véhicule léger.
- Une sortie de route sur chaussée verglacée a occasionné 9 blessés légers

Au 1^{er} septembre 2002, 34 accidents étaient portés à la connaissance du rapporteur par la Gendarmerie (cf tableau n°5 bis)

Le bilan s'établit à 1 tué, 8 blessés graves et 26 blessés légers

- Trois accidents se sont produits **au point d'arrêt** : deux du fait de véhicule croisant après la descente des enfants, l'un suite à une bousculade à l'arrivée de l'autocar. Dans les 3 cas les enfants ont été gravement blessés. (tableau n° 5 bis accidents n° 5, 10, et 26)

- 31 accidents ont eu lieu **pendant le trajet**, occasionnant 1 tué, 5 blessés graves et 26 blessés légers

L'accident le plus grave (N° 21) s'est produit vers minuit lors d'un transport occasionnel effectué au retour d'une manifestation sportive avec deux chauffeurs : le conducteur qui avait pris le relais 2 heures auparavant, s'est assoupi (1 tué et 2 BG) Un autre, faisant 3 blessés graves, est dû à un excès de vitesse flagrant du conducteur du minibus scolaire. Le dernier en date - dû à un non respect du Stop par le conducteur du TC - a occasionné 4 blessés légers parmi les enfants, le conducteur de la voiture particulière a été tué.

Le bilan total provisoire pour l'année scolaire 2001/2002 s'établit donc à :

- **43 accidents**
- **occasionnant 1 tué, 10 blessés graves et 67 blessés légers.**

D) ACCIDENTS INTERVENUS A DES AUTOCARS ETRANGERS SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS (TABLEAU 6)

Les 4 cas recensés ont provoqué 3 tués 9 blessés graves et 44 blessés légers.

Dans le premier cas, survenu lors du dépassement d'un poids lourd qui se serait rabattu trop vite, les premières constatations ont fait apparaître une infraction à l'utilisation du chronotachygraphe. Les enfants gravement atteints l'ont été à la suite de projections à l'intérieur du car et la jeune fille tuée avait été éjectée et écrasée par le véhicule.

Dans le second cas survenu à un car à deux étages, la cause de l'accident apparaît être la fatigue et l'excès de vitesse. Cet accident qui a provoqué 2 morts, 5 blessés graves et 34 blessés légers a suscité une grande émotion en Belgique et un courant d'opinion s'est formé en faveur du port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les autocars.

Dans le quatrième cas, le conducteur s'est assoupi

Plus récemment un car britannique s'est renversé sur une bretelle d'autoroute, le conducteur s'est assoupi et une jeune adolescente a été éjectée et tuée.

E) CONCLUSIONS SUR CES DONNEES

LES POINTS D'ARRET

Comme les années précédentes, le CNT insiste sur la nécessité d'améliorer autant que possible l'aménagement des points d'arrêt. Ses remarques s'inspirent des expériences fournies par les départements dont certains se sont engagés dans une véritable politique globales sur ce thème. (cf Chapitre IV)

Leur implantation

Le choix de l'implantation se fait dans le cadre des règles régissant le domaine public. Il implique trois autorités : le gestionnaire de la voirie, l'autorité organisatrice et le détenteur du pouvoir de police. Ces autorités, parfois confondues, doivent tenir compte de toutes les remontées d'information possibles, y compris celles des transporteurs et des conducteurs.

Toute rénovation de voirie doit donner lieu à une remise à plat systématique des conditions de sécurité des points d'arrêt existants et de mettre en place ceux qui s'avèrent nécessaires

Leur aménagement

- Certes il est difficile de prévoir un aménagement « lourd » pour un arrêt fréquenté par une ou deux familles et qui risque d'être supprimé quand les enfants grandiront.

On peut cependant, comme suggéré dans le rapport précédent, consolider l'emplacement par une dalle de béton qui assurerait le terrain contre les intempéries. Encore faut-il que les familles elles-mêmes ne fassent pas pression pour que cet arrêt soit installé au plus près de chez eux sans tenir compte des critères de sécurité.

- Les points d'arrêt desservant les établissements scolaires doivent être aménagés au plus proche de ceux-ci, quand leur conception le permet.

Dans les projets de constructions nouvelles d'établissements scolaires, une aire débarquement sûre à la fois par sa situation et par ses aménagements, que l'on peut appeler « aire de sécurité », devrait être prévue de façon systématique, attenante à l'établissement, suivant les principes recommandés par le guide méthodologique, établi sur ce thème par le CERTU et l'ANATEEP¹, comme la séparation des différents espaces sensibles (attente, montée, traversée), permettant d'éviter les bousculades.

¹ Guide « Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt – Méthodologie et recommandations ». Ouvrage en vente au CERTU 9, rue Juliette Récamier - 69456 LYON Cedex 06 - tél : 04 72 74 59 59

Cet ouvrage « Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt – Méthodologie et recommandations ». est un outil précieux. Les initiatives des départements en la matière sont déjà nombreuses.

Il serait utile que ce Guide soit actualisé en citant des exemples de méthodologie adoptées par certains départements pour procéder à l'amélioration de la sécurité de leurs points d'arrêt (recensement, implantation etc...), et en présentant des aménagements effectivement réalisés.

L'amélioration de la visibilité du véhicule.

L'équipement de pictogrammes à éclairage, recommandé par le groupe et à présent autorisé par arrêté, favorisera un progrès considérable en ce sens .

La sensibilisation des enfants

Ce thème est choisi périodiquement par l'ANATEEP dans le cadre de sa semaine nationale de sécurité. Il doit être le plus largement décliné au niveau local

La sensibilisation de l'ensemble des usagers de la route

Aux termes de l'article R-413-17 du code de la route (anciennement R. 11. I -3): « Lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun de personnes ou de véhicules affectés au transport d'enfants et faisant l'objet d'une signalisation spéciale, au moment de la descente et de la montée et des voyageurs », les autres usagers de la route doivent réduire leur vitesse en raison des risques courus pendant cette phase du transport par les passagers des autocars montant ou descendant.

Ces prescriptions sont difficiles à sanctionner en l'absence d'accidents : les forces de l'ordre ne peuvent pas être présentes à chaque arrêt.

L'actuel gouvernement veut assurer l'application de la réglementation existante et accentuer les contrôles. De telles mesures, à condition qu'elles s'appliquent à l'ensemble du réseau, et qu'elles s'accompagnent d'un alourdissement des sanctions en cas d'infraction de ce type ne peuvent qu'être bénéfiques.

Certains défendent le principe de l'arrêt de la circulation au moment où le car embarque ou débarque les enfants, tel qu'il est pratiqué en Amérique du Nord : le CNT est très réservé sur une solution de ce type, difficile à appliquer en France compte tenu notamment de la voirie. De plus cette mesure est non pédagogique car l'enfant, se sentant protégé, perd tout réflexe sécuritaire, dont il a besoin en traversant une chaussée dans d'autres circonstances.

L'accidentologie

Depuis 1996, une enquête REAGIR (enquête pluridisciplinaire à l'initiative des préfets) devrait être déclenchée en cas d'accident grave ou mortel de poids lourds et d'autocars (ce qui ne paraît être toujours le cas).

Pour pallier les problèmes actuels de remontée d'information et mieux connaître ces accidents toujours les plus graves, le CNT demande que l'on étende cette démarche pluridisciplinaire aux accidents mortels ou graves intervenus à des enfants aux points d'arrêt, que le véhicule de transport en commun soit impliqué ou non.

ACCIDENTS EN TRAJET

L'opportunité du port de la ceinture

Certains affirment que les accidents les plus graves ayant lieu aux points d'arrêt, la mise en place d'une mesure comme l'obligation du port de la ceinture de sécurité ne se justifie pas.

Il convient de rappeler quelques notions d'accidentologie valables pour l'ensemble des véhicules de transport en commun données par M. Patrick BOTTO accidentologue au Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyses des Risques (CEESAR) lors des travaux du CNT relatifs à l'obligation du port de la ceinture dans les autocars.

« Cette accidentologie est très spécifique, sans point commun avec celle relatives aux camions ou aux véhicules légers. Sur un plan national, le bilan des accidents de véhicules de plus de 9 places est d'environ 100 tués ou blessés graves par an et un millier de blessés légers³.

Les résultats suivants correspondent à l'analyse des accidents d'autocars sous le seul angle de la protection des occupants dans le véhicule : dans 40% à 42% des cas, le choc principal est un choc frontal avec comme mécanisme lésionnel, l'intrusion et la projection ; dans 46% à 48% des cas, on est en présence de renversements, de retournements, ou de tonneaux, avec, comme mécanisme lésionnel, l'éjection totale ou partielle du véhicule. Lors d'un accident grave d'autocar, 80% des victimes sont indemnes ou blessés légers, et donc la part des tués et des blessés graves représente 20%. La projection dans le véhicule provoque le plus grand nombre des victimes, mais peu d'entre elles sont blessées gravement. A l'inverse, les mécanismes lésionnels les plus dangereux sont l'éjection partielle et totale du car ainsi que l'intrusion et l'asphyxie.

L'analyse de l'accident de Roquemaure, dû à l'hypovigilance liée au non respect des temps de repos, montre que l'autocar s'est couché et a glissé sur la glissière centrale de sécurité avant de s'immobiliser. Les vitres latérales ont explosé, mais la structure du véhicule est restée intacte. Sur 59 passagers, le bilan est de 22 tués, (dont 21 éjectés), 8 BG, (dont 4 éjectés), 22 BL et 7 indemnes. Vu le nombre d'éjectés, la présence de ceintures aurait incontestablement réduit la gravité du bilan .

En conclusion, il apparaît clairement que la première mesure de sécurité visant à diminuer la gravité des accidents d'autocar est bien l'équipement et le port de la ceinture de sécurité à toutes les places, étant bien entendu que celle-ci doit être installée dès la construction, et ainsi jamais sur un véhicule ancien.

Cependant, élément important, l'accidentologie démontre que, pour les enfants de moins de 10 ans, et dans certaines configurations d'accident, la ceinture de sécurité peut présenter des risques graves, qu'elle soit à 2 points ou à 3 points . En voiture particulière, équipée de ceintures à 3 points, des dispositifs de retenue adaptés à cette tranche d'âge ont été mis au point et leur port est obligatoire. Aucun aménagement technique analogue n'existe ou n'existera à court terme pour les autocars.»

C'est sur cette base que le CNT s'était prononcé en faveur du port obligatoire de la ceinture dans les transports occasionnels pour les plus de 10 ans, étant entendu que des recherches pour mettre au point un dispositif de sécurité adapté aux plus jeunes devaient être entreprises sans tarder.

En transport scolaire, le CNT a reconnu les difficultés d'application d'une telle mesure (fréquence des arrêts, surveillance etc...). Mais on doit en admettre l'efficacité : la plupart des accidents analysés, survenus au cours du trajet, certes sans conséquences graves, montrent que dans la plupart des cas les blessures ont été occasionnées par des projections dans le véhicule (chute du siège, heurt du siège précédent etc...), y compris la chute pure et simple du véhicule du fait de l'ouverture de la porte. Quand un car verse dans le fossé, ce qui peut arriver dans tout type de transport, scolaire ou occasionnel, une vitre peut se briser et un enfant peut être éjecté, en totalité ou en partie, comme ce qui s'est produit dans le cas de l'accident n° 21 tableau n°6. Très récemment, c'est dans cette circonstances qu'une jeune écossaise a été tuée dans un accident intervenu sur une bretelle d'autoroute, le car ayant perdu l'équilibre.

De plus, l'expérience du port des ceintures en voiture particulière est éloquent : d'une part les enfants ont pris l'habitude de les utiliser, presque par réflexe, et d'autre part, le conducteur, sachant que les enfants sont attachés adopte une conduite plus « sereine » donc plus sûre.

D'un point de vue purement accidentologique, on ne peut nier l'apport de la ceinture, encore faut-il qu'elle soit adaptée à la morphologie du passager.

Mais on ne peut ignorer les conséquences économiques que cela supposera pour les organisateurs de transport scolaire (rajeunissement du parc et suppression du 3 pour 2), qui exigera une période de transition. (cf . supra)

L'accompagnement

Le CNT a toujours affirmé que le conducteur, aussi bien formé soit-il, ne pouvait assumer les tâches de surveillance aux points d'arrêts (on ne rappellera jamais assez aux parents la nécessité

N.B.: nombre de victimes, tous âges confondus, qui demande à être précisé et actualisé : en 2000, il s'établissait à 19 tués, 45 blessés graves et 1069 blessés légers³

d'assurer l'accompagnement des enfants très jeunes jusqu'à la montée ou dès la descente du car) comme en trajet.

L'annexe V fait le point des initiatives prises par les départements en matière d'accompagnement. Celui-ci concerne les tout-petits, mais aussi, du fait de la dégradation des comportements, les adolescents. Parmi les accidents étudiés, certains ont été provoqués par des enfants turbulents.

Se pose également la question de l'accompagnement des enfants handicapés, qui n'est obligatoire que dans le cas d'un trajet accompli dans un véhicule transportant plus de huit enfants en fauteuil roulant.

En revanche, il n'existe aucune obligation concernant le transport des enfants présentant un handicap mental ; on relève un accident survenu en cours de trajet, le chauffeur ayant été distrait par le comportement d'un enfant ; le rapporteur a été également informé d'un autre accident survenu récemment : un enfant s'est levé de son siège et a caché les yeux du conducteur. (à noter que des exemples montrent également que tout enfant peut avoir un comportement imprévisible). D'autre part, en cas d'accident dû à un tiers, mais qui aurait pour victimes des enfants handicapés, le conducteur pourrait être amené à gérer dans l'urgence des enfants dont les capacités ou le comportement lui sont méconnus.

C'est pourquoi il convient de réfléchir à la mise en place de formules d'accompagnement, intégrant la formation du personnel et ce, dans le respect du cadre législatif existant qui ne prévoit aucune obligation en la matière

La formation du conducteur

La FIMO et la FCOS étant devenue obligatoire, la formation va se généraliser.

Dans ce cadre, le CNT insiste sur la spécificité de la conduite d'enfants qui exige des compétences particulières en matière de sécurité (exercices d'évacuation...) mais aussi de comportement vis à vis de cette population qui peut être constituée de très jeunes enfants ou d'adolescents turbulents. Il s'agit d'avoir les réactions adaptées, en temps normal comme en situation d'urgence. Quelques accidents évoqués plus haut, heureusement sans conséquences graves, ont mis en évidence une certaine inexpérience en la matière : (Tableau n°4 accident n°4 et n°15).

Dans certains départements l'apprentissage de la conduite hivernale s'impose : l'expérience menée en Isère (cf. chapitre III) est sur ce point particulièrement intéressante.

Cette année le CNT souhaite mettre l'accent sur deux aspects :

- les cars à étages

Les véhicules sont homologués et circulent dans toute l'Europe. Les professionnels sont les premiers à reconnaître la difficulté de leur conduite (prise au vent, situation du poste de pilotage au niveau de la chaussée, contrairement aux autres cars où il est élevé, évacuation). Le CNT préconise une formation spécifique à la conduite de ce type de véhicule.

- la conduite de nuit et la vigilance

Lors d'un accident intervenu en transport scolaire, mais pendant la période nocturne (les transports scolaires qui débutent tôt le matin et s'achèvent le soir à une heure souvent tardive, s'effectuent donc en hiver la nuit), il a été reconnu que le conducteur avait des difficultés à conduire pendant cette période.

En transport occasionnel, les accidents sont souvent dus à la fatigue des conducteurs qui peut se produire le jour, mais plus souvent la nuit.

Le CNT lors de travaux antérieurs développés plus loin avait demandé que l'on réfléchisse à un module de formation sur la vigilance et la connaissance de chaque individu de ses propres capacités en la matière.

On pourrait s'inspirer du dispositif existant en matière de brevet et licence du personnel navigant de l'Aviation Civile qui prévoit des qualifications en fonction du type de l'appareil et/ou de son utilisation.

II - LES TRAVAUX DU CNT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTS D'ENFANTS

1 – Avis sur la sécurité du transports des enfants la nuit en autocars

A la suite d'accidents intervenus à des cars français transportant des enfants, roulant de nuit, à l'étranger, le Ministre des Transports avait saisi de cette question le CNT, envisageant même d'interdire le transport de nuit.

Dans son avis rendu le 7 juin 2000 (ci-joint Annexe n° IV – B)), le CNT, s'appuyant, sur des études scientifiques et statistiques, conclut que le transport en autocar est sûr, les accidents étant relativement peu nombreux, de jour comme de nuit, et que le transport en autocar, avec trajet de nuit, permet de répondre à des besoins économiques et culturels qu'il convient de ne pas remettre en cause sous peine de diminuer l'offre d'un transport accessible au plus grand nombre . Il ne s'agit pas non plus de reporter les risques d'accidents le jour en augmentant d'autant le trafic alors que, lors des trajets de nuit, la circulation est plus fluide et les enfants dorment

Cependant il est certain que les risques existent et s'accroissent en fonction de la charge de travail du conducteur. La question essentielle est, en fait, de veiller à ce que, pour tous les transports en autocar sur longue distance, de nuit comme de jour, l'impératif de la sécurité soit constamment présent dans la démarche de chaque partenaire.

Le CNT propose les mesures suivantes, susceptibles d'améliorer la sécurité des transports routiers de voyageurs sur longue distance, de nuit comme de jour

- Mettre au point un « contrat type » qui permettra de proposer un cadre juridique à ce type de transports sur longues distances, fixant les devoirs et les obligations de chaque partie. En délimitant clairement les responsabilités, ces contrats ne pourront qu'avoir un effet bénéfique sur la sécurité.

- Compléter la formation du conducteur

- Sur la capacité de vigilance

- Il conviendrait qu'au cours de la formation initiale ou continue, tout conducteur reçoive une sensibilisation qui lui permette de mieux connaître ses capacités de vigilance et ainsi de « s'autoréguler ».

- Sur la conduite de certains véhicules comme les cars à étages

- Elaborer un « guide pratique du transport occasionnel » à l'usage de l'ensemble des partenaires

- Assurer un suivi systématique des questions de sécurité de ces transports sur longue distance, en particulier à l'étranger

2- Mise au point d'un modèle de contrat en transport public et occasionnel de voyageurs par autocar

A la demande du président du CNT, M. André LAUER, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées, a animé un groupe de travail constitué pour élaborer un « contrat type » en transport de voyageurs qui, fixant les devoirs et les obligations de chaque partie et délimitant clairement les responsabilités, ne peut qu' avoir un effet bénéfique sur la sécurité .

Les travaux de ce groupe ont été précédés de consultations auprès de tous les partenaires qui ont permis de vérifier leur disposition à participer à cette démarche ainsi que la définition du domaine d'utilisation souhaitable de ce contrat.

L'ensemble des personnes consultées : - administrations de tutelle des transports, - administrations « clientes » (Jeunesse et Sports, Education nationale, Tourisme), - professionnels (transporteurs, organisateurs de voyages, syndicats de conducteurs) - associations de consommateurs -s'est clairement prononcé en faveur de l'élaboration d'un document de référence qui, mis à la disposition des contractants, doit permettre, d'une part au transporteur, à qui il appartient de mettre en place

tous les éléments de sécurité, de disposer de toutes les informations nécessaires sur le voyage, et d'autre part au donneur d'ordre, qu'il soit organisateur de voyages à titre professionnel (organisateur de séjours linguistiques ou touristiques) ou à titre occasionnel (directeur de centres de loisirs, président d'association) de pouvoir se prononcer sur d'autres critères que le prix . Cette information mutuelle et claire doit avoir pour effet d'éviter tout dérapage ou improvisation préjudiciable à la sécurité du transport.

Le groupe a réuni des représentants du ministère des Transports (DTT, DSCR) des administrations concernées (Tourisme -Education Nationale, Jeunesse et Sports), des transporteurs (FNTV, AFTRI, UNOSTRA), d'organisations syndicales de salariés (CGT, CFDT, FO), d'associations d'usagers (ANATEEP, FNAUT, CLCV, ADV, UNAF), d'organisateur de voyages (SNET, SNAV) ainsi que du responsable des questions touchant les transports de voyageurs aux Editions Lamy.

Le champ de l'étude.

1 – Le domaine d'application

Si le point de départ de la réflexion avait bien été le transport d'enfants, un large consensus s'est peu à peu dégagé au sein du groupe pour estimer nécessaire d'élargir cette réflexion au transport de jour, y compris celui des adultes, le « dénominateur commun » étant la longue distance (temps de conduite supérieur à 4 heures 30).

En outre, dans l'ensemble « transport de voyageurs », il a paru préférable de ne pas prendre en compte les lignes régulières, de même que les transports scolaires stricto sensu (desserte domicile - établissements) qui bénéficient du système du conventionnement.

Sur la question de l'application à des adultes et/ou à des enfants, il a été demandé de ne pas fractionner la réflexion, et de prévoir un tronc commun et des dispositions particulières pour les enfants afin de répondre aux spécificités de leur transport.

2 – Le sens à donner au terme « contrat type »

Deux options sont possibles :

- soit transposer un système équivalent à celui existant en transport routier de marchandises.

Pour cette activité, ce dispositif s'applique obligatoirement, sauf volonté mutuelle, stipulée par écrit des parties. Ainsi en cas de silence de leur part, le contrat-type s'applique. On peut imaginer un tel dispositif pour le transport de voyageur en autocar, mais, pour lui donner un même effet, une base légale équivalente devra lui être établie : la LOTI, en effet, en prévoyant ce dispositif, n'avait visé que les transports de marchandises.

- soit adopter une démarche d'adhésion volontaire, s'apparentant au contrat d'assurance. Reconnu par l'ensemble des partenaires, transporteurs et clients, ce « modèle de contrat » s'appliquerait par volonté mutuelle.

Après discussions, il a été décidé de prévoir une période d'expérimentation de ce contrat au cours de laquelle il sera proposé comme « modèle de contrat ». Il est entendu qu'à terme, les mises au point faites, il y aura vraisemblablement intérêt pour le transport de voyageurs à disposer d'un système équivalent à celui que prévoit la LOTI pour les marchandises .

Le contenu du modèle de contrat

Le modèle de contrat proposé se présente en deux parties : conditions générales, et conditions particulières. Ce dernier document est conçu volontairement en recto-verso, le recto contenant les informations à diffuser largement aux conducteurs, aux responsables de groupes, ce qui donnera une base commune et certaine aux différents maillons de la chaîne d'organisation du service de transport, le verso contenant les clauses proprement commerciales, comme le prix.

Les notions de sécurité y sont rappelées, notamment en ce qui concerne le transport d'un groupe d'enfants. Cf Annexe V

A ce modèle de contrat, sera joint un résumé de la réglementation, notamment sur les temps de conduite, afin d'assurer l'information du donneur d'ordre.

Lors de la dernière réunion du groupe, le 28 mars dernier, **le texte a réuni un large consensus**, à deux exceptions :

- Le ministère de l'Education nationale, qui avait participé à toutes les réunions, avait fait connaître, le 27 mars, la position de son service juridique rappelant que, lorsqu'une personne publique passe un contrat, elle est soumise au nouveau Code des marchés publics depuis le 8 septembre 2001. Or le document tel qu'il lui a été soumis contient des dispositions qui sont

contraires au cahier des clauses administratives générales applicables à ces marchés publics, notamment en matière de délai de paiement et de sous-traitance..

- Le représentant de l'ADV et de la CLCV a réservé sa position et s'est engagé à faire connaître la position définitive des deux organismes qu'il représentait dans les plus brefs délais.

La section permanente du CNT et l'avis de la DGCCRF

A la demande des professionnels, ce projet de texte a été communiqué à la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes, qui a fait parvenir ses remarques le 18 juin.

L'examen de ce modèle de contrat était inscrit à l'ordre du jour de la Section permanente du CNT le 19 juin. Au cours de cette séance, les membres de la Section permanente, dont le GART, ont souligné le grand intérêt des travaux menés qui contribuent à améliorer la qualité et la sécurité de ces transports sur longue distance et ils ont souhaité que ce « cadre de négociation libre et équilibré » puisse entrer en application aussi rapidement que possible.

Les organisations professionnelles, qui ont pris une part très active dans ces travaux, ont confirmé leur souhait de disposer de ce « modèle de contrat », mais les remarques formulées par le ministère des Finances leur ont fait craindre de se voir critiquées, voire condamnées pour entente illicite.

Il a donc été décidé, avant d'aller plus avant, que le président du CNT appelle l'attention du directeur général de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes sur l'intérêt de cette démarche qui ne peut qu'être bénéfique pour les utilisateurs de ce type de transport. En réponse à sa lettre du 21 juin 2002. Le président du groupe et le rapporteur ont été reçus à la DGCCRF le 22 octobre : celle-ci modifie le projet afin de garantir le libre jeu de la concurrence. Ensuite le groupe sera à nouveau réuni.

D'autre part, prenant connaissance de l'impossibilité juridique du ministère de l'Education nationale d'appliquer ce dispositif, l'ensemble des participants a regretté qu'une grande partie des transports concernant les enfants ne puisse bénéficier de la démarche entreprise par le CNT pour en améliorer la sécurité.

M. E. DURET a écrit en ce sens au Directeur de l'Enseignement scolaire qui lui a fait valoir la nécessité de mobiliser les collectivités territoriales sur cette question, parties prenantes à ces marchés publics.

La réflexion doit donc se poursuivre en associant les représentants des autorités organisatrices (GART, AMF, ADF, APCR) .

Ces travaux ont d'ores et déjà permis d'éclairer certains points souvent évoqués lors des débats sur les transports d'enfants :

Les cars à étages.

Le CNT dans ses travaux précédents a maintes fois souligné les risques que peut présenter l'usage de ce type de véhicule (évacuation plus difficile d'enfants ou de personnes âgées), de même que sa conduite (prise au vent et instabilité). Néanmoins il faut tenir compte du fait que ce véhicule est homologué et circule dans toute l'Europe.

C'est pourquoi le CNT estime utile de renouveler auprès des pouvoirs publics la proposition déjà formulée d'une formation spécifique du conducteur adaptée à ce type de véhicule, qui trouvera parfaitement sa place dans le cadre de la FCOS.

L'âge des passagers

La représentante du ministère de la Jeunesse et des Sports a fait remarquer le manque de cohérence dans l'arrêté du 2 juillet 1982 entre l'âge des passagers (moins de 17 ans), et l'âge de la majorité à 18 ans et souligne la nécessité de prévoir une harmonisation.

Les règles d'occupation des sièges. :

Ce point, qui a pu parfois donner lieu à des interprétations différentes, a été totalement clarifié :

- Le code de la route (art R.221-4) qui fixe les différentes catégories de permis de conduire, prévoit que « les enfants de moins de 10 ans ne comptent que pour ½ place lorsque leur nombre n'excède pas 10 ». Mais cette règle ne s'applique que pour distinguer ce qu'il est autorisé de faire avec tel ou tel permis de conduire (en l'occurrence le permis B) et ne saurait déterminer les règles d'occupation des sièges dans un autocar pour lequel le permis D est requis ;

De même, si l'article 1^{er} de l'arrêté du 2 juillet 1982, relatif aux transports en commun prévoit que « les enfants de moins de 10 ans ne comptent que pour demi personne lorsque leur nombre n'excède pas 10 » il s'agit de définir la notion de transport en commun, notion juridique qui échappe à la volonté des parties et non pas de déterminer les règles de disposition d'enfants dans un car.

- Par ailleurs l'article 52 de l'arrêté du 2 juillet 1982 prévoit dans une configuration très précise de l'autocar (absence d'accoudoir central, présence d'un accoudoir côté allée...), que trois enfants peuvent occuper deux places (règle dite du 3 pour 2). Mais cette règle ne peut s'appliquer que dans le cas de trajets de moins de 50 km (ce qui n'est pas dans le champ de l' étude du modèle de contrat prévu pour les longues distances- soit plus de 4 heures 30 de conduite).

3- L'obligation du port de la ceinture de sécurité : les travaux du CNT et leurs suites

Rappel :

Les arrêtés du 5 décembre 1996 ayant transcrit en droit français les dispositions européennes imposant que les véhicules neufs sortent d'usine équipés de ceintures, le ministre chargé des transports avait saisi le CNT d'une réflexion sur l'opportunité de rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les autocars, anticipant sur la réglementation européenne en la matière.

Il a été jugé opportun de traiter séparément, mais en toute coordination, deux cas : celui des conducteurs et celui des passagers.

- les conducteurs

La question concernant les conducteurs a été examinée dans le cadre du groupe de travail « Hygiène Santé et sécurité du travail dans les transports » présidé par M. Gaston BESSAY, vice-président du CNT. S'appuyant sur une analyse des accidents, il a constaté que cette mesure réduirait le nombre et la gravité des accidents du travail dans les transports. Après avoir très largement consulté les différents partenaires : transporteurs, syndicalistes, médecins du travail inspecteurs du travail etc..., il a conclu à la nécessité de rendre ce port obligatoire à terme pour les conducteurs de poids-lourds et d'autocars.

- Pour les passagers, adultes comme enfants, un groupe « ad hoc » a été constitué avec l'ensemble des partenaires du transport routier de voyageurs, y compris les représentants des autorités organisatrices (GART, ADF), et présidé par le général Guy QUEROLLE. Il a préparé l'avis adopté par le CNT le 20 janvier 2000. cf. Annexe IV – B.

L'avis du CNT

L'accidentologie démontre clairement que le port de la ceinture de sécurité à toutes les places diminue la gravité des accidents, étant bien entendu que cet équipement doit être installé dès la construction, et ainsi jamais sur un véhicule ancien. Cependant l'accidentologie démontre également que pour les enfants de moins de 10 ans, et dans certaines configurations d'accident, le port de la ceinture de sécurité, qu'elle soit à 2 points ou à 3 points, est susceptible de présenter des risques. En voiture particulière, équipée de ceintures à 3 points, des dispositifs de retenue adaptés à cette tranche d'âge ont été étudiés et leur port est obligatoire. En l'état actuel des recherches, aucun aménagement technique analogue n'existe ou n'existera à court terme pour les autocars.

Sur ce constat - après une large concertation qui a mis en évidence l'ensemble des problèmes techniques, juridiques et économiques - le groupe s'est efforcé de dégager des principes généraux, d'en étudier l'application notamment au cas des enfants et suivant les différents types de transport, dont le transport scolaire. Ainsi le CNT a distingué le cas du transport occasionnel, où l'obligation doit être instaurée dès maintenant, dans les véhicules équipés, en tenant compte des réserves tenant à la morphologie des enfants, suivant qu'ils aient plus ou moins de 10 ans (cf. texte de l'avis) et le transport scolaire, où une solution progressive doit être trouvée pour tenir compte de l'ensemble des contraintes économiques et sociales qui tiennent à cette activité dont l'organisation et le financement (conventionnement) sont à la charge des collectivités locales.

Pour les enfants *de moins de 10 ans*, le CNT a recommandé aux constructeurs et aux instituts de recherche l'étude et la mise au point de dispositifs standards adaptés, compatibles pour toutes les catégories de passagers, tout en poursuivant les perfectionnements techniques du véhicule qui contribuent à l'amélioration de la sécurité.

Les pouvoirs publics ont travaillé pendant plusieurs mois en concertation à l'élaboration d'un projet de décret qui a été soumis au Conseil d'Etat, et qui reprenait pour l'essentiel les propositions du CNT.

Le 17 juin 2002 le Conseil des ministres des Transports de l'Union Européenne est parvenu à un accord politique sur une proposition de directive visant à renforcer l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants dans les voitures et étendant l'obligation de port de la ceinture à tous les occupants des poids lourds et des autocars.

Les principales dispositions sont les suivantes :

- dans les voitures particulières, tous les occupants dont la taille est supérieure à 1,50 m doivent utiliser les ceintures de sécurité dont le véhicule est équipé. On rappelle qu'en France l'utilisation des systèmes de sécurité (ceintures ou sièges adaptés) est obligatoire pour tous les occupants. Concernant les enfants :
 - o si leur taille est inférieure à 1,50 m. ils doivent être retenus par un dispositif de retenue pour enfants homologué. (celui-ci est déjà obligatoire en France pour un enfant de moins de 10 ans dont la taille est en moyenne de 1,35 m).
 - o si aucun dispositif de sécurité n'est disponible, un enfant de moins de 3 ans ne peut pas voyager. Un enfant qui mesure plus de 1,35 m peut utiliser la ceinture pour adultes, ce qui est le cas en France.
 - o Dans les taxis, il n'y a pas d'obligation d'utilisation de dispositifs spécifiques pour les enfants qui occupent le siège arrière (ce qui peut poser problème pour les transports scolaires assurés par taxis). En tout état de cause aucun enfant ne peut occuper une place avant en l'absence de dispositif spécifique.
- dans les poids-lourds, tous les occupants, conducteurs et autre, doivent utiliser les ceintures de sécurité dont le véhicule est équipé, comme l'avait prévu le projet de décret sur proposition du CNT.
- dans les autocars, tous les occupants âgés de plus de 3 ans doivent utiliser les dispositifs de sécurité dont les véhicules sont équipés.

Les enfants de plus de 3 ans doivent donc utiliser les ceintures de sécurité pour adultes (2 ou 3 points) si aucun dispositif spécifique pour enfant n'est disponible. Cette disposition a pour effet de faire disparaître, à terme, pour le transport scolaire, la possibilité de transporter 3 enfants pour 2 places. Une dérogation à cette mesure peut être accordée pendant 5 ans (trois ans pour la transposition, deux ans pour la transition).
- concernant la sécurité des enfants de moins de 3 ans dans les autocars (nombreux en transport scolaire), il appartiendrait aux Etats membres de choisir le régime à appliquer en attendant la mise en place d'un régime communautaire approprié.
- la Commission continuera à effectuer des études sur les dispositifs de sécurité les plus adéquats visant à améliorer la protection de « tous les passagers contre tout type d'accident ».

Le CNT avait soulevé la question de l'inadaptation des ceintures actuelles à la morphologie des enfants de moins de 10 ans. Bruxelles considère qu'il vaut mieux attacher les enfants avec les ceintures actuellement prévues pour adulte que pas du tout. Il est vrai que lors d'un accident de cars la force de décélération est trois fois moins forte que dans un véhicule particulier et que, dans la typologie des accidents, la part respective des chocs frontaux et des retournements est équivalente. Enfin, dans les nouveaux véhicules équipés de ceintures, l'arrimage des sièges a été prévu en conséquence et ceux-ci étant plus rigides, deviennent plus « agressifs » : ne pas être attaché fait donc courir un risque supplémentaire. Cependant le CNT estime tout à fait nécessaire de poursuivre les recherches pour trouver un dispositif de retenue mieux adapté à la morphologie des enfants de petite taille et standardisé et souhaite qu'un délai puisse être imposé à cette mise au point. Il invite les constructeurs français à faire des propositions en ce sens.

Le CNT demande également que l'on puisse étudier la faisabilité d'un système qui permettrait au conducteur de déverrouiller les ceintures à partir du poste de pilotage.

Sur la question de la responsabilité du port de la ceinture :

Il convient de souligner que le principe de responsabilité de l'organisateur sur les conditions de réalisation du transport et sur la surveillance des élèves ne sera pas introduit par l'obligation du port de la ceinture : il existe déjà.

En effet, selon la jurisprudence, l'obligation de surveillance fait partie de l'organisation même du service public des transports scolaires ; le fait de confier le transport à une entreprise ne saurait dégager la responsabilité de l'organisateur. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il ne peut pas confier au transporteur la surveillance des élèves, contractuellement, sous forme de prestation complémentaire.⁴

Cette obligation de surveillance s'applique à la montée ou à la descente de l'autocar, circonstances dans lesquelles se produisent les accidents les plus graves ; elle s'applique aussi durant le trajet. Le principe de la responsabilité de l'organisateur existe depuis longtemps et ne sera pas introduite par l'obligation de port de la ceinture de sécurité

4- Transport scolaire par autocar : accords sociaux et coûts de revient

La négociation sociale engagée depuis plus de 5 ans entre la FNTV (fédération nationale des transports de voyageurs) et les syndicats de salariés a abouti à un pré-accord portant sur la notion de temps de travail effectif avec redéfinition des périodes d'amplitude, de coupure et des temps partiels pour les conducteurs en période scolaire, sur les modalités d'application de la réduction du temps de travail et sur les conditions de rémunération avec notamment la mise en place d'un treizième mois.

En première analyse, la mise en œuvre de cet accord se traduira toutefois en 2003 par une augmentation significative des coûts de revient de la profession avec un impact certain sur les marchés ou délégations de services publics passés par les donneurs d'ordre en matière de transports scolaires.

Aussi, à la demande des différents acteurs, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a-t-il demandé, par lettre de mission en date du 24 avril 2002, au CNT d'engager avec la profession, les représentants des autorités organisatrices de transport (ADF, GART) et les services de l'Etat des travaux visant à évaluer avec précision les conséquences de cet accord social en matière de constitution des prix de revient du transport scolaire, à mettre au point un indice synthétique permettant de mieux prendre en compte les spécificités du transport interurbain et les conditions de rémunérations des temps de travail évoquées ci-dessus et à expertiser les modalités d'intégration de ces nouveaux coûts de revient dans les contrats en cours et à venir avec les autorités organisatrices.

Cette réflexion est conduite par M. Bernard SELIGMANN, du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

⁴ Sur les questions de responsabilités, se reporter au dossier du CERTU Transports collectifs « Responsabilités et assurances dans le transport des scolaires » établi en liaison avec la DTT et le CDIA.

III - ÉVOLUTION DES QUESTIONS DE SÉCURITÉ DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS EN COMMUN D'ENFANTS

III-1. DISPOSITIONS LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET CONVENTIONNELLES

A – RÉGLEMENTATION NATIONALE

1- LE DOMAINE SOCIAL :

EMPLOI

Loi n° 98 – 461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail (dite « loi Aubry 1 »)

La question de l'application de cette loi au secteur des transports de voyageurs du fait des rythmes de travail spécifiques de cette activité avait été immédiatement posée par les partenaires sociaux, les organisateurs et les transporteurs.

Il est vrai que la loi limite le nombre et la durée des interruptions de travail des salariés à temps partiel à une interruption par jour, de deux heures maximum (article 10 alinéa 4). Mais elle prévoit qu'une convention ou un accord collectif de branche étendu peut permettre, sous réserve de compensations, plus d'une interruption d'activité ou une interruption supérieure à deux heures dans une même journée.

L'accord étendu relatif au **contrat de travail intermittent** des conducteurs scolaires du 15 juin 1992 qui prévoyait une durée minimale de travail de 400 h par an et une formation spécifique à la sécurité, y compris les exercices d'évacuation (au minimum de 4 h par an) était dès lors toujours applicable.

Néanmoins, cet accord a, depuis, été dénoncé par les organisations syndicales signataires : la CFDT l'a dénoncé par écrit le 26 novembre 1998, la CFTC l'a dénoncé lors de la réunion de la commission nationale paritaire du 22 septembre 1999, la fédération FO l'a dénoncé par écrit le 15 janvier 2002, puis la FNCR l'a dénoncé à son tour, également par écrit, le 20 janvier 2002.

La loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail, dite « loi Aubry 2 »

Ce texte prévoit, notamment en son article 12, qu' en l'absence de convention ou d'accord étendu permettant, sous réserve de compensations, plus d'une interruption d'activité ou une interruption supérieure à deux heures dans la même journée, un décret en conseil d'Etat peut le prévoir, pour les activités de transport de voyageurs présentant le caractère de service public.

L'accord du 15 juin 1992 cité précédemment était alors toujours applicable.

Accord professionnel du 3 mars 2000 relatif au travail à temps partiel

Cet accord prolonge une mesure transitoire de l'accord du 23 décembre 1998 aux termes duquel les contrats de travail personnels roulants remplissant les conditions requises sont requalifiés à hauteur de l'horaire collectif des personnels à temps complet : ce qui signifie en fait que ces personnels sont alors réputés à temps complet .

Il a été signé par l'UFT mandatée par la FNTV, l'UNOSTRA d'une part, et par les fédérations FGTE - CFDT, FO, CFTC et FNCR d'autre part.

Accord professionnel du 18 avril 2002

Cet accord social concerne l'aménagement, l'organisation et la réduction du temps de travail, ainsi que la rémunération.

L'entrée en vigueur de l'accord a été prévue en plusieurs étapes. Les dispositions relatives à la définition du temps de travail effectif des conducteurs (art. IV), à la définition des coupures (art. 7.2, 1^{er} alinéa) et aux conditions de la garantie d'emploi et de la continuité du contrat de travail en cas de changement de prestataire (art. XXVIII) ont été d'application immédiate, pour les seules

entreprises adhérentes aux fédérations patronales signataires. L'application globale de l'accord est toutefois soumise à la condition que les articles visés soient conformes aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Dès le 18 avril 2002, les dispositions relatives à l'instauration des définitions des temps de travail et de la coupure, de la garantie d'emploi en cas de changement de prestataire ont été applicables. Au 1^{er} juillet 2002, la revalorisation des barèmes conventionnels est intervenue.

Pour la dernière étape de l'entrée en vigueur de cet accord, deux dispositions sont prévues : d'une part le constat de l'instauration d'un financement suffisant, du point de vue du coût social induit, devra être ratifié non seulement par les parties signataires de l'accord, mais également par celles adhérentes à celui-ci et d'autre part cette entrée en vigueur sera effective, avec les réserves signalées, à partir de la rentrée scolaire suivant la parution de l'arrêté d'extension de l'accord.

Cet accord a été signé, du côté des organisations d'employeurs, par l'UFT, mandatée par la FNTV, et par l'UNOSTRA, et du côté des organisations syndicales, par la FGTE-CFDT.

FORMATION

loi n° 98-69 du 4 février 1998 du 6 février 1998 améliorant les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier.

Cette loi prévoit dans son article 1er la généralisation de la formation professionnelle obligatoire à tous les conducteurs routiers professionnels, quels que soient leur statut et leur secteur d'activité : salariés et non salariés, compte d'autrui et compte propre, marchandises et voyageurs.

Ce texte prévoit une mise en œuvre de cette obligation de formation par la voie conventionnelle, pour les salariés, dans un premier temps, et par la voie réglementaire pour les non salariés et pour les salariés après que la voie des accords collectifs de branche ait été explorée.

Accord professionnel du 7 décembre 1999

Cet accord prévoit la mise en place de deux dispositifs, à savoir la FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire) et la FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité)
Il concerne les 45 000 conducteurs du secteur.

D'une durée de 140 heures (après le permis de conduire transport en commun), la FIMO concerne tout salarié occupant pour la première fois un emploi de conducteur routier d'un véhicule de transport en commun sans être titulaire d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP) d'agent d'accueil et de conduite routière ou d'un certificat de formation professionnelle (CFP) de conducteur routier. Cette formation initiale minimale doit assurer au conducteur les bases du professionnalisme nécessaire, tant au regard des conditions générales de l'exercice du métier que des conditions particulières de sécurité. Elle comporte trois options : formation complète en centre de formation⁵, formation intégrant un module d'adaptation à l'activité de l'entreprise, suivi de préférence dans l'entreprise, ou formation destinée aux conducteurs à temps partiel intégrant, là aussi, un module d'adaptation à l'activité de l'entreprise, suivi de préférence dans l'entreprise.

D'une durée de 21 heures au cours de toute période de 5 ans d'activité professionnelle, la FCOS concerne tout salarié occupant un emploi de conducteur routier d'un véhicule de transport interurbain de voyageurs.

Cet accord a été signé par l'UFT, mandatée par la FNTV, et l'UNOSTRA d'une part, et par la CFDT, la FNCR, la CFTC et la CFE-CGC d'autre part.

Instruction du 21 juillet 2000

Celle-ci a précisé, dans l'attente des textes réglementaires à intervenir en la matière, les modalités transitoires de mise en œuvre des formations obligatoires instaurées par l'accord du 7 décembre 1999, la FIMO et la FCOS.

L'instruction du 21 juillet 2000 donne la liste des centres de formation habilités, à titre provisoire, à dispenser la FIMO et la FCOS des conducteurs du transport routier interurbain de voyageurs, le programme des formations ainsi que les modèles types d'attestations qui peuvent être délivrées.

⁵ ces centres doivent être habilités au niveau régional, sont recensés dans une liste fixée par l'instruction du 21 juillet 2000, cette liste étant valable, de façon provisoire, jusqu'au 31 décembre 2002)

Dès la publication des textes réglementaires nécessaires, une nouvelle instruction sera diffusée en vue de la mise en place du dispositif définitif.

Décret n° 2002-747 du 2 mai 2002 relatif à la formation initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs et des conducteurs salariés et non salariés du transport public de marchandises

Ce texte transpose les obligations FIMO et FCOS contenues dans l'accord cadre du 7 décembre 1999.

Cette transposition permet tout d'abord de conférer au dispositif conventionnel un caractère réglementaire. De plus ce dispositif réglementaire prévoit les modalités d'agrément des centres de formation professionnelle, de contrôle des obligations de formation professionnelle des conducteurs et le régime des sanctions applicables en cas d'infraction à ces obligations.

Des dispositions transitoires sont prévues afin d'organiser la montée en puissance du régime des formations initiale et continue ; l'échéance est fixée au 1^{er} septembre 2005 avec l'obligation, pour tout conducteur routier du transport de voyageurs, d'être titulaire à cette date d'une attestation de suivi soit de la FIMO, soit de la FCOS (sous réserve, le cas échéant, d'équivalences ou de dispense de formation).

Enfin ce texte modifie le décret du 31 mai 1997 pour tenir compte des « passerelles » entre le secteur du transport routier de marchandises et celui du transport interurbain de voyageurs et introduit des dispositions relatives aux intérimaires .

Arrêté du 17 juillet 2002 relatif au programme et aux modalités de mise en oeuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs

Ce texte fixe le programme et les modalités de mise en oeuvre des formations prévues aux articles 1^{er} et 6 du décret no 2002-747 du 2 mai 2002. Les annexes (Annexe I : la formation initiale minimale obligatoire ; Annexe II : la formation continue obligatoire de sécurité peuvent être obtenues à la direction des transports terrestres, ainsi que dans les directions régionales de l'équipement

Il est bien entendu qu'à terme, comme le prévoit la loi de 1998 dans son article 1^{er}, la formation professionnelle obligatoire sera généralisée à tous les conducteurs routiers professionnels, quels que soient leur statut et leur secteur d'activité : salariés et non salariés, compte d'autrui et compte propre, marchandises et voyageurs.

LA QUESTION DES « EMPLOIS-JEUNES »

En 2001, la Cour des Comptes a effectué un bilan mitigé du dispositif des « emplois-jeunes », créé en 1997 pour 5 ans : « Les objectifs dévolus ... étaient ambitieux. Ils ont entraîné la mobilisation de moyens financiers importants (budget total voté de 1997 à 2000 de 7,7 milliards d'euros et dépenses totales de 6,76 milliards d'euros). Mais ces objectifs n'ont pas été totalement atteints ». Il est vrai, comme le constate la Cour, que les volets relatifs à la professionnalisation et à la pérennisation des emplois-jeunes restent fragiles.

Nombreuses ont été les entreprises (SNCF, RATP), les collectivités publiques ou les associations qui ont eu recours à ce dispositif notamment en matière d'accompagnement (cf Chapitre IV)

L'actuel gouvernement a décidé de supprimer le dispositif des « emplois-jeunes ». Il a déposé un projet de loi portant création d'un dispositif de soutien à l'emploi des jeunes en entreprise, dit « contrat-jeune ». Au cours de la discussion de ce texte à l'assemblée nationale le 30 juillet dernier, la question des emplois-jeunes créés par les collectivités locales et les associations a été posée. Le Ministre des Affaires Sociales, du Travail et de la Solidarité, dans sa réponse, a reconnu l'intérêt incontestable des activités ainsi développées et a affirmé que les contrats en cours iront à leur terme, que les actions existantes seront donc maintenues, voire renforcées ; un examen « cas par cas » sera opéré pour déterminer quel soutien apporter au jeune (aide complémentaire, intégration, concours...). M. François FILLON a rappelé que les conventions devaient prévoir non seulement une formation - clause qui n'a pas toujours été respectée - mais aussi une pérennisation de l'activité.

« Il était clair, depuis le départ, que le financement de l'Etat ne devait avoir qu'un temps et qu'il fallait en assurer le relais. Les conventions en cours iront à leur terme, mais l'aide de l'Etat ne sera pas revalorisée. Les associations pourront s'engager dans des programmes d'épargne consolidée ou des conventions pluriannuelles » ... « L'accès aux concours de la fonction publique d'Etat ou

territoriale sera facilité ; l'ANPE soutiendra de façon prioritaire les jeunes qui sortent d'un contrat sans avoir de solution. La concertation avec les collectivités et les associations visera à organiser au mieux, pour les jeunes, leur sortie du dispositif. »

2. LA SECURITE ROUTIERE :

La re codification du Code de la Route a été menée à bien :

Ordonnance n° 2000 – 930 du 22 septembre relative à la partie législative du code de la route

Ordonnance n° 2000 – 1255 du 21 décembre 2000 modifiant certaines dispositions annexées à l'ordonnance précitée

Décrets 2001-250 du 22 mars 2001 et n° 2001 – 251 du 22 mars 2001 relatifs à la partie législative du code de la route

Les deux parties, législatives et réglementaires, sont entrées en application le 1^{er} juin 2001.

Autres textes :

Décret n°2001- 751 du 27 août 2001 relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière, modifiant le décret n°2001-251 du 22 mars 2001 relatif à la partie Réglementaire du code de la route (Décrets en Conseil d'Etat) et modifiant le code de la route (Journal Officiel du 28/08/01)

Décret no 2001-784 du 28 août 2001 portant création du Conseil national de la sécurité routière et modifiant le décret no 75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière

Les nominations sont intervenues par arrêtés du 21 novembre, 28 novembre et du 28 décembre 2001.

Loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événements de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques

Ce texte comporte deux dispositions qui intéressent de près notre sujet :

- il prévoit la création d'un « Bureau Enquêtes Accidents Transports Terrestres » analogue à ce qui existe en transport aérien et en transport maritime.

Article 14 :

« L'enquête technique est faite par un organisme permanent spécialisé qui peut faire appel à des membres des corps d'inspection et de contrôle ou, le cas échéant, demander au ministre chargé des transports la constitution d'une commission d'enquête.

Dans le cadre de l'enquête, l'organisme ou les personnes chargés de l'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de commissionnement des personnes chargées des enquêtes et de nomination des membres des commissions d'enquête. Ce décret définit également dans quels cas et selon quelles procédures les enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer à des investigations sur le territoire national ou à bord de navires français, lorsque leur présence est nécessaire au bon déroulement de l'enquête. »

Ce décret est actuellement en préparation

- il permet de résoudre la question de la remontée des informations, évoquée précédemment :

Article 27

« Sur autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction selon le cas, peuvent être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin par arrêté du ministre de la justice, pris le cas échéant après avis du ou des ministres intéressés, des éléments des procédures

judiciaires en cours permettant de réaliser des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, destinées notamment à prévenir la commission d'accidents, ou de faciliter l'indemnisation des victimes. Les agents de ces autorités ou organismes sont alors tenus au secret professionnel en ce qui concerne ces informations, dans les conditions et sous les peines des articles 226-13 et 226-14 du code pénal. »

Par lettre du 22 juillet 2002, la déléguée interministérielle à la Sécurité Routière a proposé au garde des Sceaux une première liste d'autorités ou d'organismes pour lesquels il est indispensable d'obtenir des éléments de procédures judiciaires avant la clôture de l'enquête ou de l'instruction. Parmi ces organismes figure le CNT.

Deux modifications de l'arrêté du 2 juillet 1982 sont intervenues :

Arrêté du 23 octobre 2000 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes

Arrêté du 21 novembre 2001 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes

Ces deux textes transposent les dispositions de la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, telle que modifiée en dernier lieu par la directive 1999/52/CE de la Commission du 26 mai 1999 ;

Cas particulier des véhicules de tourisme

Arrêté du 19 mars 2002 relatif au classement des autocars de tourisme

L'autocar utilisé à des fins touristiques doit dorénavant respecter des normes de classification, que ce soit dans le cadre d'une prestation à la journée ou dans un forfait touristique. Les normes françaises de classement, calquées sur les normes internationales de l'IRU, sont divisées en plusieurs catégories, sur la base de critères généraux d'entretien du véhicule et sur des critères particuliers reposant principalement sur des notions de qualité et de confort.

En annexe n° VII on trouvera une récapitulation d'un certain nombre de textes intervenus en matière de sécurité routière, plus particulièrement concernant les véhicules de transport de personnes.

B.- REGLEMENTATION EUROPEENNE

Règlement CEE n° 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Ce texte, applicable aux véhicules pouvant transporter plus de neuf personnes, conducteur compris, régleme nte la durée maximale de conduite sans interruption, la durée minimale des interruptions de conduite, la conduite journalière maximale, le repos journalier minimal, la conduite maximale sur deux semaines consécutives, le repos hebdomadaire minimal. Une procédure de révision de ce texte est en cours.

Directive 2001/85/CE du 20 novembre 2001 du parlement européen et du conseil publiée au JOCE du 13/02/2002 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de 8 places assises, et modifiant les directives 70/156/CE et 97/27/CE

Cette directive, qui prévoit des exigences techniques, s'applique à tous les véhicules de transport en commun, aussi appelés autobus, c'est-à-dire les véhicules comportant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur, aussi bien les autobus (et autocars) à faible capacité (pas plus de 22 passagers) que les autobus (et autocars) de plus de 22 passagers et quel que soit leur poids total autorisé en charge. Elle s'applique aussi, avec des prescriptions techniques adaptées, aux autobus à étages et aux autobus articulés.

A ce stade, la directive ne s'applique pas aux véhicules spécialement conçus (par construction) pour le transport d'écoliers, dans l'attente d'une modification de la directive pour traiter cette question (cf. §1,2,3 de l'annexe I, p. 8).

La directive ne s'applique qu'aux véhicules neufs réceptionnés ou mis en circulation à partir de certaines dates (cf. article 2 en pages 2-3) et pas aux véhicules déjà mis en circulation. Elle traite de règles techniques de conception des véhicules de transport en commun et pas de leurs règles d'exploitation.

Actuellement la réglementation française est définie par l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif aux transports en commun de personnes, plus précisément par les dispositions du Titre Ier « Caractéristiques de construction des véhicules » et par les annexes correspondantes (notamment l'annexe III pour la stabilité des véhicules et l'annexe V pour les aménagements nécessaires au transport de passagers en fauteuil roulant. (cf. Brochure J.O. n° 1523)

Pour sa part la Directive 2001/85/CE traite en grande partie des mêmes exigences de construction des véhicules que l'arrêté du 2 juillet 1982, tout en apportant des modifications et des évolutions. Cependant elle ne traite pas de la prévention des risques d'incendie, objet des directives sur le comportement au feu des matériaux (95/28/CE) et de la directive sur les réservoirs des carburants (70/221/CEE modifiée).

Elle introduit des exigences sur de nouveaux sujets, notamment la résistance de la superstructure des autocars à un étage dans son annexe IV (véhicules de classe II et III à un étage).

Comme indiqué plus haut, la directive ne traite pas pour le moment des règles spéciales pour « les véhicules conçus spécialement pour le transport d'écoliers » ; les règles nationales spécifiques existantes restent donc en vigueur dans l'attente d'une nouvelle directive (cf. en particulier le § 6 du titre 1^{er} relatif au transport en commun d'enfants).

Les exigences techniques prévues par cette directive sont obligatoires pour obtenir une réception communautaire CE mais elles sont facultatives pour obtenir une réception nationale dans un Etat-membre. Chaque Etat membre a la possibilité (mais non l'obligation) de rendre obligatoires ses dispositions techniques également dans le cadre des réceptions nationales qu'il délivre.

Dans ces conditions la question de la compatibilité de ces mesures avec celles de l'arrêté du 2 juillet 1982 se posera au moment de la transposition, et demandera probablement des modifications de la réglementation nationale, en particulier pour les questions d'accessibilité.

Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier *Journal officiel CE n° L 080 du 23/03/2002*

L'objet de cette directive est de fixer des prescriptions minimales relatives à l'aménagement du temps de travail afin d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier ainsi que la sécurité routière et de rapprocher davantage les conditions de concurrence

Proposition de directive 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 dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes.

Le Conseil des ministres des Transports a adopté le lundi 17 juin 2002 une proposition de directive renforçant l'utilisation des dispositifs de retenue pour les enfants dans les voitures mais étendant également cette obligation du port de la ceinture à tous les occupants des poids lourds et des autocars, passagers et conducteurs.

Ce texte pourrait être définitivement adopté début 2003.

Une **proposition de directive relative à la formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs par route** est actuellement en cours de discussion.

Chronotachygraphe électronique

En septembre 1998, la Communauté européenne a décidé par règlement d'introduire un nouveau dispositif de contrôle pour les véhicules de transports de marchandises et de transport de voyageurs. Début août 2002 l'annexe 1B du règlement 3821/85 donnant les spécifications détaillées complètes du nouvel appareil de contrôle électronique a été publiée. Cette publication fait courir le délai de 24 mois à l'expiration duquel l'installation du nouvel appareil sera obligatoire

pour les véhicules nouvellement mis en circulation de transport routier de marchandises de plus de 3,5 tonnes et les véhicules de transport de voyageurs de plus de 9 places.

Cette obligation d'équipement s'appliquera donc à compter du 7 août 2004.

Pour les véhicules déjà en service à cette date, mis en circulation depuis le 1^{er} janvier 1996 et dont le poids dépasse 10 tonnes pour les transports de voyageurs, l'installation du nouvel appareil sera obligatoire à l'occasion du remplacement de l'appareil de contrôle. L'installation du nouvel appareil ne sera obligatoire ni pour les véhicules déjà en service dont le poids n'atteint pas ces seuils, ni pour les véhicules dépassant ces seuils mais mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1996.

Extension du dispositif de limitation de vitesse

La proposition de directive (COM-2001-318) vise à modifier la directive 92/6/CEE sur la sécurité routière et les limiteurs de vitesses pour en étendre le champ d'application de façon à prévoir l'installation de dispositifs de limitation de vitesse sur des véhicules des catégories M2 et M3 (bus et autocars d'un poids maximal inférieur à 10 tonnes) et de la catégorie N2 (poids lourds d'un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes). Ce texte, qui a fait l'objet d'une position commune du Conseil le 25 juin 2002, a été adopté par le Parlement européen le 24 septembre 2002.

Ces dispositifs seront introduits progressivement en respectant le calendrier suivant : pour les véhicules circulant dans toute l'UE, l'introduction se fera à partir du 1^{er} janvier 2004 pour les nouveaux véhicules et du 1^{er} janvier 2005 pour ceux ayant été immatriculés entre le 1^{er} janvier 2001 et le 1^{er} janvier 2004. Les véhicules servant exclusivement au transport national devront se conformer aux dispositions de la directive à partir du 1^{er} janvier 2005.

III- 2. INITIATIVES ET ÉVÈNEMENTS AU NIVEAU NATIONAL

A - LES POUVOIRS PUBLICS

Suite à la décision du comité interministériel de la sécurité routière du 2 avril 1999, la sécurité sur la route a été déclarée « grande cause nationale » : il s'agissait de favoriser dans la France entière une prise de conscience de l'absurdité des accidents de la route de mobiliser et de rapprocher les énergies de tous : pouvoirs publics, associations entreprises et grand public.

Une semaine de la sécurité sur route s'est déroulée entre le 23 et le 29 octobre au cours de laquelle de nombreuses initiatives ont été menées : forums, actions dans le milieu scolaire, diffusion de documents, campagnes de presse, spots à la télévision, contrôles.

1 - LE COMITE INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE DU 25 OCTOBRE 2000.

Il a décidé de maintenir le haut niveau de contrôle instauré depuis quelques mois et de compléter les actions décidées lors des précédents CSIR, et ainsi de

- 1 - Créer un conseil national de la sécurité routière, composé de parlementaires, de représentants des collectivités locales, d'associations, d'acteurs économiques et sociaux. Le président du CNT en est membre.
- 2 - Améliorer l'éducation et la formation à la sécurité routière par l'enseignement continu du comportement sur la route.
 - création de l'attestation de première éducation à la route à l'école primaire ;
 - évolution de l'attestation scolaire de sécurité routière passée en classe de 3^{ème}, devenant la première étape du permis de conduire ;
 - renforcement des aides à l'accès au permis de conduire pour les jeunes en difficulté ;
 - recrutement supplémentaire de 230 inspecteurs du permis de conduire sur 30 ans.
- 3 - Poursuivre le renforcement de l'efficacité et de la dissuasion des contrôles :
 - extension du pouvoir de rétention du permis de conduire aux excès de vitesse de plus de 40 km/h ;
 - renforcement des unités spécialisées de la gendarmerie et de la police nationales en moyens matériels permettant notamment des contrôles automatisés ;
 - expérimentations d'alternatives aux poursuites sous la forme de « sanctions pédagogiques » : éthylotest, anti-démarrage pour les infractions liées à l'alcool, enregistreur de vitesse pour celle liées à la vitesse.
- 4 - Renforcer la sécurité des infrastructures et des véhicules :
 - intensification de l'investissement de l'Etat en matière de travaux de sécurité, suppression ou protection des obstacles latéraux et mise en place de glissières mieux adaptées aux motocyclistes ;
 - élaboration d'un schéma directeur d'information routière et de sécurité, permettant d'offrir aux usagers du réseau trans européen une information en temps réel sur les perturbations de trafic, la climatologie et les dangers proches.

2-LES GRANDES OPTIONS DE LA POLITIQUE DU NOUVEAU GOUVERNEMENT

La sécurité routière a été l'un des thèmes de la Campagne électorale pour la Présidence de la République.

L'actuel gouvernement prépare une série de mesures, qui viseront notamment à assurer l'application de la réglementation existante par un renforcement des contrôles.

Le 17 septembre 2002, se sont tenus les « Etats généraux de la Sécurité Routière »

Le 26 septembre, lors de la présentation du budget, les ministres ont rappelé tout d'abord la nécessité de faire respecter dès à présent les règles existantes en mettant l'accent sur les limitations de vitesse, la conduite avec un taux d'alcoolémie maximum de 0,5 g/l et le port systématique du casque et de la ceinture de sécurité.

A plus long terme quatre priorités stratégiques ont été définies, pour lesquelles des crédits ont été prévus ::

- assurer la crédibilité de l'action de l'Etat, en améliorant la chaîne contrôle-sanction (notamment en poursuivant les expérimentations des contrôles automatisés), en

renforçant la sécurité des véhicules et en engageant de nouvelles études et recherches .

- améliorer la formation du conducteur et l'inciter à adapter sa conduite (suivi éducatif et enseignement rénové).
- Accroître la sécurité des routes par l'information (mise en place d'un schéma directeur d'information routière)
- Impliquer et responsabiliser les acteurs, que ce soit par l'information des usagers et la mobilisation locale

3 -LE POINT SUR L'EDUCATION A LA SECURITE ROUTIERE DANS LE CADRE SCOLAIRE

a - Une éducation obligatoire

Instituée par la loi du 26 juillet 1957, maintenant codifiée par l'article L312-13 de l'ordonnance 2000-549 du 15 juin 2000 et définie par le décret et l'arrêté du 12 février 1993, l'éducation à la sécurité routière revêt un caractère obligatoire à l'école et au collège et constitue une dimension essentielle de l'éducation à la citoyenneté.

b - Les décisions du CISR du 25 octobre 2000 en matière scolaire

Le comité interministériel de la sécurité routière du 25 octobre 2000 a décidé de valoriser et d'accentuer fortement cette éducation, à tous les niveaux du système d'enseignement.

Le texte en est le suivant :

« A l'école primaire (maternelle et élémentaire) l'enseignement de la sécurité routière sera valorisé par l'obtention d'une attestation de première éducation à la route qui sera délivrée à la fin de l'école élémentaire. Cette attestation permettra de valider les compétences acquises par les élèves dans des domaines aussi importants pour un jeune enfant que les compétence du piéton, celles du jeune cycliste, celles du passager de voiture particulière ou de transports en commun et l'apprentissage des premières grandes règles de conduite sur route.

Un groupe de travail devra élaborer le contenu et les modalités pédagogiques de cette éducation à la route, déjà mise en œuvre dans de nombreuses écoles, en liaison avec le ministère de l'Équipement, des transports et du logement.

Au collège, les attestations scolaires de sécurité routière (niveau 1 et 2) ou leur équivalent seront valorisées.

- 1. La conduite d'un cyclomoteur ou d'un quadri cycle léger à moteur n'est autorisée qu'aux personnes titulaires du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire, à partir de l'âge de 14 ans.*
- 2. Le gouvernement a pour objectif un permis de conduire en 3 modules, dont le premier serait l'attestation scolaire de sécurité routière (niveau 2) passée en 3^{ème} au collège ou son équivalent, et les 2 autres le code, qui serait ainsi allégé, et l'épreuve de la conduite.*

Un groupe de travail interministériel, réunissant le ministère de l'Équipement, des transports et du logement, le ministère de l'Intérieur et le ministère de l'Éducation Nationale, sera mis en place pour décliner concrètement toutes les mesures nécessaires pour que l'attestation scolaire de sécurité routière (niveau 2) ou son équivalent, soit prise en compte dans le permis de conduire. Ces mesures ne pourraient s'appliquer qu'aux personnes nées après le 31 décembre 1986 afin de garantir qu'elles aient pu disposer de l'enseignement correspondant et passer l'épreuve au cours de leur cursus scolaire, à partir de l'année scolaire 2000-2001.

Au lycée, les établissements, par l'intermédiaire des conseils de la vie lycéenne nouvellement élus, seront invités à imaginer et à engager des initiatives en direction des lycéens eux-mêmes (campagne interne aux établissements, projets avec des associations, actions de sensibilisation menées en partenariat avec d'autres institutions...).

Seront tout particulièrement encouragées les initiatives qui porteront sur la vigilance des jeunes durant les sorties du samedi soir et du week-end. »

c- Leur mise en œuvre

Définition d'une attestation de première éducation à la route

Afin de répondre à cette demande, un groupe de travail a été constitué, conjointement par la direction de l'enseignement scolaire au ministère chargé de l'éducation et la délégation interministérielle à la sécurité routière.

Le texte élaboré comporte :

- un document définissant - à partir des différents champs disciplinaires des programmes - des objectifs de formations et des savoirs et des savoir-faire opérationnels dans le domaine de la sécurité routière, illustrés par des propositions de situations pédagogiques ; ces éléments sont précisés pour chaque cycle et pour chacune des situations de déplacement : piétons, passagers de véhicules, rouleurs.
- une fiche d'évaluation des acquis à renseigner par le maître et par l'élève au cours de la scolarité primaire qui sera intégré au dossier scolaire.

Ce texte devrait être mis en consultation auprès des partenaires en juin 2002 et entrer en application au début de l'année scolaire 2002 – 2003.

valorisation des attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveau

Depuis 1993, l'éducation à la sécurité routière est sanctionnée par une Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) de premier niveau en classe de cinquième et de second niveau en classe de troisième.

Depuis 1997, l'attestation scolaire de premier niveau, complétée par une épreuve pratique de 3 heures de conduite hors du milieu scolaire, est obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans. L'ensemble constitue le Brevet de Sécurité Routière (BSR).

La totalité des élèves de cinquième et de troisième passent chaque année ces épreuves, y compris les élèves suivant un enseignement à distance et les élèves scolarisés dans les établissements scolaires français à l'étranger.

Le décret n° 2002-675 du 30 avril 2002 (J.O. du 2 mai 2002, p. 7872 et 7873) complète ce dispositif. Il comporte les dispositions suivantes :

- ?? le brevet de sécurité routière est obligatoire pour conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur, non seulement entre 14 et 16 ans comme actuellement, mais au delà de 16 ans et sans limite d'âge (sauf quand les conducteurs posséderont un autre permis) ;
- ?? l'ASSR de second niveau sera exigée pour pouvoir s'inscrire à l'épreuve théorique du permis de conduire.

Ces deux mesures s'appliqueront à tous les jeunes qui auront 16 ans à compter du 1^{er} janvier 2004, c'est à dire nés depuis le 1^{er} janvier 1988.

Un dispositif spécifique est prévu, pour les jeunes qui n'auront pas passé ou qui n'auront pas obtenu l'attestation scolaire de sécurité routière en milieu scolaire.

Des outils pédagogiques à la disposition des enseignants

A l'école primaire

Pour aider les maîtres à mettre en place cette éducation, la direction de l'enseignement scolaire a diffusé, à toutes les écoles, un livret pédagogique de 80 pages dont le tirage a été de 80 000 exemplaires en 2000.

Au collège

Pour aider les enseignants à assurer la prise en charge du thème de la sécurité routière dans chacune de leurs disciplines, des livrets pédagogiques sont adressés, chaque année, aux 10 500 établissements préparant à l'attestation scolaire de sécurité routière, ce qui a représenté, en 2001, un tirage total de plus de 100 000 exemplaires.

Les contenus sécurité routière abordés dans les livrets concernent la sécurité passive aussi bien que la sécurité active, la connaissance de l'accidentologie des jeunes, la réglementation, l'étude des accidents, les problèmes liés à l'assurance et à la responsabilité, et ceci pour différentes catégories d'usagers (piétons, cyclistes, cyclomotoristes, utilisateurs de rollers, passagers de véhicules...).

Dans les instituts universitaires de formation des maîtres

Les enseignants du premier et du second degré, en formation dans les instituts universitaires de formation des maîtres (IUFM) sont également destinataires chaque année de la totalité de ces documents pédagogiques et des formations sont régulièrement proposées dans la plupart des académies aux enseignants dans le cadre de leur formation continue.

Site internet

L'ensemble des outils pédagogiques produits par le ministère sont également accessibles sur un site internet dont l'adresse est la suivante : <http://www.educnet.education.fr/securite/index.htm>

Un réseau de correspondants

Un réseau de correspondants académiques, départementaux et parfois d'établissements accompagne, anime et coordonne les actions d'éducation.

Des actions conduites en partenariat

Dans chaque département, les actions conduites par l'éducation nationale sont intégrées aux plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) coordonnés par les préfets. Elles sont souvent réalisées en partenariat avec les collectivités locales, les associations, les autres services de l'Etat (forces de l'ordre, justice...).

4- LA QUALITE EDUCATIVE DES TRANSPORTS SCOLAIRES

Afin d'appréhender l'éducation des jeunes dans sa totalité, la circulaire interministérielle du 9 juillet 1998, complétée par la circulaire interministérielle du 25 octobre 2000 ont mis en place les « contrats éducatifs locaux ». Cette dernière circulaire réaffirme la volonté de l'Etat que l'éducation soit une mission partagée, dans des temps et des espaces différents qu'il est nécessaire de mettre en cohérence « dans un souci de complémentarité et de continuité éducative ».

Ce dispositif s'étend : lors de la rentrée scolaire 2001, 2470 CEL étaient signés ou en cours de signature, concernant 11000 écoles 1500 collèges et 190 lycées.

L'objectif est de parvenir à une réelle continuité éducative en mettant en cohérence tous les temps, scolaire, péri et extra scolaires et en abordant l'éducation dans sa globalité, avec l'ensemble des partenaires concernés : familles, Etat, en particulier les enseignants, milieu associatif, collectivités locales. Ceux-ci doivent définir ensemble des projets éducatifs globaux intégrant les différentes activités de l'enfant et du jeune en dehors des heures de classe

Selon les textes, il faut « chercher le meilleur équilibre entre : le temps scolaire, le temps périscolaire : les temps de transport, d'accueil, de restauration, les études surveillées ; le mercredi après-midi, le temps extrascolaire : les soirées ; le mercredi lorsqu'il n'y a pas classe ; les fins de semaine ; les vacances. »

Dans un précédent rapport, le CNT avait appelé l'attention sur le fait que « *le temps consacré au transport scolaire, dans la mesure où il rassemble dans un même espace, immédiatement avant et après la classe, le public momentanément captif et inoccupé d'enfants et de jeunes scolarisés, représente l'un des moments susceptibles d'être intégrés dans un projet éducatif local : celui-ci pourrait être efficacement valorisé par des activités éducatives centrées sur l'éducation à la citoyenneté et à la sécurité routière, ce qui aurait le double avantage de prévenir les chahuts et les accidents* ».

En réponse, la ministre déléguée chargée de l'enseignement scolaire, dans une lettre adressée au président du CNT, en date du 9 avril 1999, avait indiqué :

« *Ces contrats éducatifs locaux ...conduisent à mener une réflexion sur les trajets en car effectués par les enfants, et à prendre en compte la dimension de sécurité. Enfin des emplois-jeunes peuvent participer à la surveillance des enfants pendant les transports scolaires, ainsi qu'aux points d'arrêt, à la montée et à la descente des cars.*

Les différents acteurs locaux intervenant dans les transports d'enfants sont ainsi sensibilisés à ces questions et encouragés à collaborer, que ce soient les autorités de l'Education Nationale, de la Jeunesse et des Sports, mais également les collectivités locales, en particulier les conseils généraux, compétents en matière de transports scolaires. »

Cette valorisation du temps de transport répond à une demande constante du groupe. C'est pourquoi il recommande à l'ensemble des partenaires du transport scolaire - tant au plan national que local - de s'associer à cette réflexion qui vise à faire du temps de transport un moment éducatif à part entière, et de permettre l'expérimentation puis la mise en place d'actions concrètes qui sont susceptibles d'améliorer la qualité et la sécurité des transports.

La question peut se poser d'articuler les CEL avec d'autres dispositifs. Sur ce point, l'exemple de Massy, dans l'Essonne mérite d'être cité : pour lutter contre le sentiment d'insécurité, une expérience a été menée afin d'intégrer les emplois-jeunes dans le CEL par le biais du contrat local de sécurité. Cf revue « Transports Scolaires » n°132 p. 10

5- LES SORTIES SCOLAIRES (MINISTERE DE LA JEUNESSE DE L'EDUCATION NATIONALE ET DE LA RECHERCHE)

Après une large concertation et une mission d'évaluation par l'inspection générale de l'Education nationale, la réglementation relative aux sorties scolaires des élèves des écoles maternelles et élémentaires publiques a été entièrement refondue. Elle fait l'objet de la circulaire n°99-136 du 21 septembre 1999

Trois catégories de sorties sont définies : régulières (comprises dans l'emploi du temps), occasionnelles sans nuitée et occasionnelles avec nuitée. Ces catégories déterminent les formes d'organisation pédagogique, les conditions d'encadrement, d'accueil, les équipements individuels et collectifs de sécurité et bien évidemment de transport. Des taux d'encadrement minima sont fixés.

Le point II-8 traite des conditions dans lesquelles doit s'exercer le transport. Il rappelle que le mode de transport en car est le plus sûr, mais incite cependant à la vigilance et demande que pour les longs trajets, le mode ferroviaire soit privilégié. En résumé les principales dispositions sont les suivantes :

- soit le transport est assuré sur une ligne régulière et aucune procédure de contrôle n'est à prévoir.
- soit le transport est organisé par une collectivité territoriale ou par un centre d'accueil : ceux-ci doivent délivrer une attestation de prise en charge qui sera jointe au dossier de demande d'autorisation.
- soit l'organisateur de la sortie fait appel à une entreprise autorisée à exécuter des services occasionnels, inscrite au registre.

Dans ces deux derniers cas, l'organisateur de la sortie doit s'assurer que le nombre d'enfants participants à la sortie ne dépasse pas le nombre de places assises signalées par la carte violette, hors strapontins. Ce nombre de places devra être vérifié de nouveau par l'enseignant avant le départ.

Au moment du départ, le transporteur ou le centre d'accueil assurant le transport devra fournir une fiche sur laquelle seront indiquées la marque, le n° d'immatriculation et le n° de carte violette du véhicule, ainsi que le nom du conducteur et le n° de son permis de conduire. Une liste des élèves sera dressée avec les n° de téléphone à joindre en cas de besoin : elle permettra de compter les élèves au moment de l'embarquement. Le texte spécifie enfin que le ou les accompagnateurs doivent se tenir à proximité des issues.

La solution du transport dans un véhicule personnel d'enseignants ou d'associations doit rester exceptionnelle et choisie en dernier recours (rappel de la note de service n° 86-101 du 5 mars 1986). A noter que l'Education nationale prend le parti d'exclure l'application de la règle des 3 pour 2, puisque la configuration retenue pour déterminer le nombre de places est celle du « transport d'adultes ».

Le groupe suggère que la préférence du mode ferroviaire sur les longues distances soit appréciée au coup par coup, le car permettant un transport « porte à porte », sans qu'il y ait de rupture de charge, parfois source de dangers ou de fatigue pour les enfants. La stricte application des règles de conduite et de repos du conducteur garantit la sécurité du transport en autocar.

Le ministère de l'Education nationale a participé aux travaux du groupe chargé d'élaborer un « modèle de contrat » en transport collectif occasionnel de voyageurs. Avis pris auprès du service juridique de ce ministère, il est malheureusement apparu impossible d'appliquer de dispositif aux contrats passés par une personne publique. En effet, celle-ci est soumise au nouveau Code des marchés publics depuis le 8 septembre 2001. Or le document tel qu'il lui a été soumis contient des

dispositions qui sont contraires au cahier des clauses administratives générales applicables à ces marchés publics, notamment en matière de délai de paiement et de sous-traitance.

Comme l'a indiqué le président du CNT dans sa lettre du 21 juin 2002 adressée au directeur de l'Enseignement scolaire, le CNT regrette vivement qu'une grande partie des transports concernant des enfants, comme les sorties scolaires, ne puisse bénéficier de cet effort fait en faveur de l'amélioration de la sécurité. On se trouve devant deux dispositifs d'objectifs très différents : Le Code des marchés publics a pour but d'assurer une utilisation correcte des deniers publics, le modèle de contrat tel qu'il a été élaboré a pour but, à l'occasion de la passation d'un contrat commercial, de garantir le respect de certaines règles de sécurité .

Le CNT propose que soit envisagée avec l'Education nationale et les collectivités publiques « donneurs d'ordre », la mise au point d'un « modèle de contrat de marché public en transport de voyageurs », qui s'appuierait sur ce qui a été élaboré au profit des personnes privées en l'adaptant selon les dispositions du Code des marchés publics .

6 - LES CENTRES DE LOISIRS ET DE VACANCES (MINISTERE DE LA JEUNESSE DE L'EDUCATION NATIONALE ET DE LA RECHERCHE)

- Le nombre d'enfants concernés

Le nombre d'enfants qui partent en vacances, chaque année, dans le cadre d'activités exercées sous la tutelle du ministère de la jeunesse et des sports est évalué à 5M. (3,5 M. en centres de loisirs et 1,5 M en centres de vacances).

Depuis plusieurs années, les centres de vacances avec hébergement voient leurs effectifs diminuer, surtout en été, pour des raisons essentiellement économiques. Les séjours sont donc moins longs (environ une quinzaine de jours), mais un grand effort est effectué pour l'amélioration de la qualité des activités, ainsi que de leur sécurité. En revanche depuis 1970, on assiste au développement des centres de loisirs sans hébergement, qui offrent une structure plus proche du milieu familial et peuvent prévoir des séjours courts de 5 jours maximum pour initier les enfants à des activités nouvelles (équitation, voile, séjour à la ferme ...).

Cette évolution a une incidence certaine sur les déplacements collectifs d'enfants en autocars : les transports sont plus fréquents (chaque mercredi), sont aussi moins lointains et ne concernent pas obligatoirement tous les enfants. Cependant il est clair qu'à un moment ou à un autre, chaque enfant aura l'occasion de voyager en car.

- L'encadrement

Les mesures d'encadrement sont valables pour l'ensemble du séjour soit, pour les enfants de 4 à 6 ans : 1 pour 8, de 6 à 18 ans : 1 pour 10 et pour les centres de loisirs sans hébergement (CLSH) : 1 pour 8 pour les moins de 7 ans, 1 pour 12 pour l'âge supérieur. Pour les transports en autocar, il est recommandé que les accompagnateurs se placent au milieu du véhicule, près des issues et dans sa partie arrière.

La réglementation étant en cours de refonte, de nouvelles normes seront applicables à compter de mai 2003.

- La prévention des accidents

Le ministère chargé de la Jeunesse porte une attention constante à la question des transports. Certes ceux-ci ne sont pas la principale cause d'accidents de la route dans le cadre des activités dont il a la tutelle car la plupart d'entre eux concernent les enfants qui circulent à pied ou à vélo, mais ils présentent toujours un risque potentiel qu'il faut prévenir.

En juin, comme chaque année, le ministère chargé de la Jeunesse diffuse à tous ses services déconcentrés une instruction « Campagne d'été » destinée à rappeler les principales dispositions réglementaires et les recommandations qui doivent contribuer à garantir la sécurité matérielle, physique et morale des enfants et des jeunes. Y figurent en bonne place le rappel de la réglementation en matière de transport et les principales recommandations pour éviter les accidents dans le car et autour du car.

Le ministère a participé activement à l'élaboration d'un modèle de contrat en transport collectif occasionnel sur longue distance.

Les accidents peuvent également se produire à l'occasion de transport en petits véhicules de type minibus conduits par les animateurs ou les directeurs : une vigilance doit être constante sur l'état du véhicule, le respect de sa capacité et l'aptitude du personnel à le conduire.

Bien heureusement, le nombre d'accidents de transports d'enfants reste faible dans le cadre de ces activités. La nouvelle réglementation concernant l'accueil des mineurs et notamment le décret n°2002-883 relatif à la protection des mineurs à l'occasion des vacances scolaires, des congés professionnels et des loisirs applicable à partir du premier mai 2003 n'introduit pas de dispositions spécifiques relatives au transport, ce que le CNT ne peut que regretter.

- La formation du personnel d'encadrement

Les directeurs et animateurs des centres de vacances et de loisirs reçoivent une formation adaptée, les premiers dans le cadre du brevet d'aptitude à la fonction de directeurs (BAFD), le second dans celui du brevet d'aptitude à la fonction d'animateurs (BAFA).

Le CNT demande que lors de la formation des personnels d'encadrement des centres de vacances et de loisirs (BAFA et BAFD), certes chargée, une sensibilisation soit faite sur les risques du transport et leur prévention, y compris les exercices d'évacuation des autocars. Certaines associations responsables de cette formation se sont engagées dans cette voie avec l'aide de l'ANATEEP. Le CNT souhaite que cette pratique se généralise, et comprenne également les risques courus en transport ferroviaire en trajet ou en gares, ce qui demande l'élaboration d'un outil pédagogique unique par l'ensemble des partenaires (sécurité routière, Jeunesse, Education nationale, ANATEEP, associations et transporteurs). A signaler la création du ministère de l'Education nationale, de la Jeunesse et de la Recherche, réunissant les administrations de tutelle de l'Enseignement scolaire comme des activités de loisirs et de vacances

Dans le présent gouvernement, le ministère des Sports est distinct de celui chargé de la Jeunesse.

Or les activités sportives donnent lieu à de fréquents déplacements de groupes d'enfants ou de jeunes, assurés par les organisateurs, les associations eux-mêmes avec leurs propres véhicules ou par des transporteurs professionnels. Un accident mortel, survenu dans de telles circonstances, a été signalé.

Il sera nécessaire, à l'avenir, que ce ministère soit représenté au groupe. M. Emmanuel DURET, président du CNT, en a fait la proposition au Directeur des Sports par lettre du 8 août dernier.

B- LA SNCF

La SNCF poursuit sa politique en plaçant la satisfaction de ses clients au tout premier rang de ses priorités. L'entreprise s'est dotée d'un Projet Industriel dont l'objectif est de faire de la SNCF l'entreprise de service public de référence en France et en Europe. Les jeunes et les enfants représentent, suivant les régions, entre 22 % et 25 % de sa clientèle.

La SNCF mène une politique globale de prévention et de protection qui intègre notamment des actions diversifiées de prévention comportementale pour les enfants et des mesures de protection et de sécurisation par la mise en place d'équipements sur les matériels roulants et les infrastructures.

1- LES ACTIONS DE PREVENTION CONCERNANT LES ENFANTS

- Généralisation des dispositifs de sensibilisation.

La **campagne de sensibilisation** intitulée « Comment bien utiliser le train », effectuée depuis 1995, a été renouvelée et sous l'intitulé "Train expliqué, sécurité assurée" elle est menée sur l'ensemble des 23 régions SNCF en collaboration avec l'Education Nationale, avec la participation d'agents de la S.N.C.F. formés à cet effet.

Elle vise à présenter dans un cadre pédagogique à des élèves de CM1 et CM2 des éléments sur la vie dans les gares et dans les trains, le rôle des agents SNCF et les différents risques du milieu ferroviaire. La formation des intervenants et le support documentaire adapté aux enfants rendent ce dispositif attrayant. Il s'avère bien accueilli par les enfants et par les enseignants dont le concours actif est la base de sa réussite.

Une autre campagne, par affichettes et dépliants distribués dans le cadre d'animations événementielles organisées localement, a également été développée sous le label "Faut pas l'fer".

La présentation dessinée sur un dépliant met l'accent sur une attitude relativement fréquente et qui comporte des risques : l'utilisation de "rollers" sur les quais, les jeux de ballons en bord de voies sont, par exemple, les visuels les plus utilisés.

Cette campagne permet également d'aborder les questions de civilité dans les transports en commun : tabagisme, "pieds sur les banquettes", ...

La région de Bordeaux est notamment très engagée dans l'utilisation de ce dispositif.

- Mise en place de partenariats pour lutter contre le vandalisme et la violence

Les préoccupations de la SNCF recouvrent aussi les questions des dégradations et du vandalisme mais aussi le problème de l'agressivité et parfois de la violence mettant en cause des mineurs de plus en plus jeunes. S'agissant de phénomènes qui concernent la société dans son ensemble, la SNCF s'est engagée dans une politique de participation active à des partenariats très diversifiés.

En premier lieu, au niveau local, au plus près des réalités de terrain et en liaison avec les municipalités et l'ensemble des acteurs de la sécurité de proximité, l'entreprise s'est impliquée pour le développement de la sécurité du transport ferré - dans les trains, les gares et leurs abords - dans les contrats locaux de sécurité (CLS) .

La SNCF participe ainsi à plus de 200 CLS signés ou en cours auxquels il convient d'ajouter des contrats spécifiques transports élaborés à un niveau intercommunal, départemental ou régional qui permet de mieux analyser les flux de délinquance sur un réseau de transport en commun et de prendre en compte les capillarités utilisées par les auteurs de malveillances.

L'Observatoire Sûreté de la SNCF, avec un système d'informations CEZAR optimisé autour d'une base unique des données sûreté, permet notamment à la SNCF de conduire des diagnostics de sûreté et de les confronter avec de multiples partenaires. Cette démarche analytique se traduit ensuite de manière très opérationnelle avec les différentes institutions de l'Etat mais aussi avec des associations locales.

L'exemple des diagnostics et des contrats mis en place à Lille et pour le réseau Nord-Pas-de-Calais demeure significatif des actions de la SNCF. Ces contrats ont tout particulièrement précisé la mise en œuvre de plusieurs mesures de prévention vis à vis des jeunes : interventions d'agents SNCF en milieu scolaire ; avec les deux dispositifs " Train expliqué, Sécurité assurée" mais aussi "Vies en jeu" plus axé vers les classes de 6^{ème} et 5^{ème} sur les thèmes de risques liés à la malveillance ; mesures de médiation-réparation pour des adolescents ayant commis des actes délictueux dans le domaine ferroviaire en liaison avec le Parquet et la Protection Judiciaire de la Jeunesse.

La synthèse annuelle de ces actions et les réponses faites par les jeunes à tous ces messages se traduit depuis 3 ans dans une opération d'expositions itinérantes avec un train spécial circulant entre plusieurs villes du Nord et du Pas-de-Calais pendant près d'un mois. L'opération labellisée "Cité Mobile" a ainsi accueilli plus de 10 000 visiteurs et 4 000 élèves ont directement participé à sa réalisation.

L'extension de ce concept est en cours, sa réalisation étant régionalement subordonnée à un volume important de réalisations partenariales avec les jeunes mais aussi les établissements scolaires, les associations, les municipalités, les institutions...

Le développement de la démarche de contrats de sécurité régionaux, en cohérence avec les conventionnements des transports régionaux, comme en Alsace, en Lorraine, en Picardie, en PACA, en Rhône-Alpes devrait favoriser cette généralisation de la prévention avec les jeunes.

En Ile de France, plus d'une centaine d'agents de la SNCF se rendent dans différents collèges. Ils ont ainsi rencontré plus de 30 000 élèves lors d'animations locales ou d'interventions en milieu scolaire.

L'ensemble de ces actions tend à améliorer peu à peu les regards entre les jeunes et l'entreprise et instaurer de nouveaux dialogues fondés plus sur une compréhension réciproque que sur une exclusive relation d'autorité.

2 - LA SECURISATION DU MATERIEL ET DES INFRASTRUCTURES

En ce qui concerne les actions en propre de la SNCF dans les domaines de la sécurisation et de la protection, l'entreprise poursuit son programme d'investissements et de travaux d'adaptation des matériels roulants et des infrastructures .

S'agissant du **matériel roulant**, à la suite d'un accident grave intervenu début 1999 (un enfant est tombé la nuit d'un train, la porte s'étant ouverte), la SNCF a tout d'abord mené une campagne de prévention et a renforcé la signalétique dans les trains et dans les gares rappelant les dangers lors de la montée et de la descente des trains.

Elle a défini, suivant un échéancier qui doit se dérouler d'ici fin 2003, un programme d'équipement de blocage en circulation des portes sur les voitures (FAP), les plus anciennes d'entre elles devant être réformées. Dorénavant, les matériels nouveaux « voyageurs », suivant la réglementation européenne, sortent d'usine équipées d'un tel dispositif.

L'idée, pour éviter les chutes en trajet et mais également au départ ou à l'arrivée, est d'assurer la mise en mouvement du train toutes portes fermées

Des groupes de travail étudient la mise au point des nouveaux matériels à surface lisse (absence de marche pied et de poignées qui éviteront les accidents dus à montée ou à la descente du train en marche.)

La SNCF a en outre défini un programme d'**équipements de sécurité sur les infrastructures**, dont la première phase est engagée depuis 1995, donnant la priorité aux gares dépourvues de personnel ou disposant d'une visibilité inférieure à 10 secondes et traversées par des trains roulants à plus de 160 Km/heure. Suivant leurs besoins, ces gares ont vu la totalité de leurs installations mises aux normes : mise en place de nouveaux pictogrammes (dans 268 gares), mise à niveau de panneaux existants, créations de passerelles (67) ou de passages souterrains (32) .

La SNCF se heurte au problème des « enfants errants » qui considèrent les gares comme un terrain de jeu, voire d'aventure : passage des voies, escalade de wagons sous les caténaires etc...

Une loi de 1845 obligeait à clôturer toutes les voies et les emprises (!). En 1958 cette obligation légale a été réduite à trois cas : la traversée des lieux habités, la proximité d'un passage à niveau (20 mètres avant et après) et les endroits où la présence du chemin de fer n'est pas évidente (ex : en contrebas). Les gares de « Transilien » sont systématiquement clôturées.

L'effort financier correspondant est poursuivi par RFF depuis sa création en 1998 .

A court terme, RFF et la SNCF s'engagent à ce que l'ensemble des traversées de voies des gares (TVP) soit équipé de pictogrammes piétons (290 à équiper).

L'équipement en ouvrages dénivelés, passerelles ou, de préférence, souterrains, est maintenu pour les TVP où des "effets de foule" ont été observés (traversée simultanée de plus de 25 voyageurs). Par ailleurs, en application de la législation en vigueur, ces ouvrages doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite (création de rampes ou installation d'ascenseurs) ; ce qui facilite aussi l'accès aux jeunes enfants et à leurs accompagnateurs.

Les opérations de rénovations de gares sont dorénavant systématiquement associées à une analyse globale de sécurité-sûreté dont l'objectif est double : d'une part réduire des risques tels que des intrusions mais aussi améliorer la sécurité des cheminements du public.

Un lourd programme de télé et vidéo surveillance de gares et d'installations est en cours, en Ile de France ainsi qu'en province avec création des structures nécessaires pour le traitement des différentes informations .

Un renforcement des présences humaines, dans les gares et dans les trains, a été parallèlement mené tant pour des raisons de service mais aussi de sécurité et de sûreté, en particulier au travers de l'accueil puis de l'intégration d'emplois-jeunes. Les programmes "Transilien" en Ile-de-France et "Grands Départs" ont ainsi été prioritairement concernés.

Le CNT encourage la mise en place de cette présence humaine, tant pour des raisons de sécurité que de sûreté, et insiste pour qu'elle soit assurée, au moins les jours d'affluence (départs et retours de vacances), dans certaines « petites gares », effectivement peu fréquentées le reste de l'année.

3 - LE « RETOUR D'EXPERIENCES »

Jusqu'à présent, la SNCF pratique le « retour d'expériences » à partir de plusieurs sources de remontées d'information. Les résultats ainsi obtenus sont utilisés, en particulier, pour élaborer les orientations annuelles de sécurité et pour réaliser les opérations ponctuelles visant à redresser les écarts constatés ou dérivés.

Pour améliorer l'exhaustivité des événements uniquement liés au périmètre « sécurité Voyageurs » et assurer la réactivité, un nouvel outil a été défini (REX des activités Voyageurs). . Actuellement en cours de développement, il permettra la saisie et l'analyse des événements via l'Intranet SNCF.

Pour 2003, le développement de l'outil informatique se poursuivra. Les formations nécessaires à l'utilisation de cet outil seront réalisées dans des sites pilotes et l'écriture du document d'application « Manuel d'utilisateurs à l'outil informatique » sera réalisée.

Le déploiement de l'outil Rex AV est prévu pour la fin de l'année 2003.

4 - UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DES VOYAGES EN GROUPE

Dans un marché global des voyages en groupe en plein développement (plus de 10 personnes), dont la SNCF détient le 1/5^{ème} (soit 3 millions de voyageurs), dont plus du tiers du marché des groupes de jeunes.

Elle assure en effet :

- 35% des voyages de groupes de jeunes
- 17% des scolaires
- 14% des associations
- 8% des comités d'entreprises,

Avec 20 000 ventes réalisées en 2001, soit 22% de plus qu'en 2000, la SNCF confirme sa progression sur ce marché des groupes de jeunes.

Face à celui qu'elle estime comme son principal concurrent, l'autocar, la SNCF a développé une politique incitative pour conquérir la clientèle des groupes de jeunes, sachant que 85% des groupes de jeunes bénéficient d'une réduction.

Suite à des difficultés conjoncturelles en matière de capacité offerte, la SNCF a cherché à mieux répondre aux demandes des organisateurs de voyages d'enfants et de jeunes par le renforcement du dialogue avec les associations concernées.

C'est pourquoi s'est engagée avec JPA (Jeunesse au Plein Air) et l'UNAT (l'Union Nationale des Associations de Tourisme et de plein air) une concertation active sous le parrainage du Ministère de l'Education Nationale, de la Recherche et de la Technologie, du Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, du Ministère de la Jeunesse et des Sports et du Secrétariat d'Etat au Tourisme.

Ce groupe de travail a ainsi permis de définir une stratégie visant à améliorer et faciliter le voyage des groupes de jeunes et a débouché, le 9 octobre 2001, sur la signature d'une charte de partenariat avec ces deux organismes.

Dès l'été 2001,

La concertation entre la SNCF, JPA et l'UNAT a permis d'aboutir à la mise en place d'une série de mesures concrètes :

- La création de trains réservés aux groupes de jeunes, les TJ "Trains Jeunesse" en juillet et en août
- La définition commune de procédures de prise en charge des groupes en gare consignées dans un référentiel. La SNCF a ainsi fait appel à 142 agents supplémentaires en plus des organisations déjà prévues pour améliorer l'accueil des groupes en gare lors des grands départs
- La création d'une " nouvelle offre bagage Porte à Porte " pour les groupes (4,5 € par voyage pour les groupes de jeunes à partir de 30 bagages, 7,6 € par voyage pour les autres groupes)
- La rédaction d'un mémo " Offre Groupes : conseils pour bien voyager " au printemps 2001 et sa diffusion auprès des responsables de groupes à l'été 2001.
- L'anticipation des demandes, des saisons d'hiver et d'été: liste des trains de neige 2002 diffusée dès août 2001 dans le réseau associatif, programmation des trains de l'été 2002 réalisée dès juin 2001.
- La mise au point d'un formulaire de demande de pré-réservation pour les Trains Jeunesse.

Pour l'hiver 2002,

- 50 % des 289 000 places sur les TGV neige ont été proposées aux groupes pour les 5 week-ends de super pointe de février/mars. Il en a été de même pour les trains classiques. 42 074 de ces places ont ainsi été vendues à des groupes dont 25817 en TGV et 16257 en trains classiques :
 - La mise en place d'un dispositif spécial neige pour la prise en charge des groupes par l'accueil en gare (Escale) dans les vallées alpines pendant la période de super pointe de février/mars .
- L'ensemble de ces actions menées a déjà permis de mieux répondre aux attentes des groupes et de résoudre, en partie, les problèmes liés à la sous-capacité.

Pour l'été 2002,

La SNCF s'est fixé le double objectif de clarifier les procédures de commercialisation et de poursuivre la mise en qualité de son offre « groupes ».

Tirant les enseignements de l'expérience menée l'été 2001, la SNCF s'est efforcée d'ajuster au mieux son offre, dans les contraintes de capacité qui sont encore les siennes, pour répondre à la demande de ses clients groupes.

Aujourd'hui, afin de permettre aux groupes d'enfants et de jeunes de voyager en train, la SNCF a mis en place pour l'été 2002 un certain nombre de mesures d'importance :

- 220 000 places de plus qu'à l'été 2001 avec :

- l'ouverture de 50% de la capacité offerte sur les TGV période normale non seulement en semaine mais aussi pour les 6 samedis de grands départs en juillet et en août,
- et la mise en circulation de 102 Trains Jeunesse au lieu de 76 en 2001, soit un total de 50 000 places (23 000 places sur l'Atlantique et 27 000 places sur les Alpes). Plus de 20 000 places étaient déjà réservées fin avril. Ces Trains Jeunesse sont des trains spécialisés groupes programmés très tôt dans la saison offrant toutes les réductions groupes (50 % pour les groupes de jeunes)

- Reconstitution des mesures d'accueil groupes dans 14 grandes gares :

Gares parisiennes :

Paris Gare de Lyon - Paris Montparnasse – Paris Austerlitz – Paris Nord – Paris Est

Gares de province :

Lille Europe – Lyon Part-Dieu – Marseille – Avignon TGV – Avignon Centre – Valence TGV - Valence Ville- Bordeaux – Toulouse.

- Réédition du Mémo Conseils pour bien Voyager.
- Diffusion des plans de certaines grandes gares
- Mise en place des toilettes gratuites pour les enfants de moins de 12 ans dans quelques grandes gares.

En 2003, la SNCF s'attachera à consolider les avancées des années précédentes.

Outre la reconstitution des mesures concrètes déjà prises, elle fera plus particulièrement porter son effort sur :

- Un meilleur ajustement de l'offre aux besoins de ses clients pour février / mars 2003 et pour les Trains Jeunesse de l'été 2003
- Une plus forte incitation de ses clients à anticiper leurs demandes et à les fiabiliser de façon à éviter de trop nombreuses annulations tardives pénalisant les autres groupes (à titre d'exemple, sur l'hiver 2002, le taux d'annulation était de 32% alors que 26% des demandes initiales n'ont pu être satisfaites)
- Un traitement plus rapide des demandes des clients
- Une plus grande souplesse dans l'accueil des groupes dans les trains réguliers grâce à la livraison d'une rame Duplex par mois jusqu'à la fin 2005 (soit 52 rames au total), les six premières étant introduites à l'été 2002.

Le CNT se félicite des efforts accomplis par la SNCF ces dernières années pour accueillir les groupes de jeunes. Certains incidents récents montrent que cette action doit être poursuivie

Certains opposent transport en train et transport en autocar suivant des critères divers : sécurité, confort, fiabilité, coût...

Les enfants et les jeunes sont effectivement de plus en plus nombreux à voyager. Tous les modes doivent pouvoir répondre à cette demande, chacun suivant sa « zone de pertinence » et en recherchant autant que possible des solutions de complémentarité.

C – La RATP**1-LA RATP CONTINUE DE MENER DES ACTIONS DANS LE CADRE DE LA « PREVENTION SECURITE » .**

Ces actions, de deux sortes, sont coordonnées par un unique service.

1 – L' « association de prévention pour une meilleure citoyenneté des jeunes » poursuit ses actions, largement décrites dans les rapports précédents.

Son objectif est de développer le partenariat indispensable entre les différents acteurs, et créer le réseau de relais nécessaire pour amplifier les initiatives entreprises.

2 - L'entreprise développe un partenariat actif avec le milieu scolaire et associatif. C'est ainsi que chaque année près de 4000 interventions et projets pédagogiques sont menées par les unités du « département bus » dans ce cadre. Ces interventions sont naturellement l'occasion d'une familiarisation au milieu du transport et donc participent à une meilleure sécurité des jeunes empruntant les transports publics.

2- LA FORMATION DES CONDUCTEURS

La formation initiale des nouveaux machinistes intègre naturellement les prescriptions de sécurité afférentes aux transports d'enfants qui découlent du code de la route : elle y ajoute des éléments de formation spécifiques concernant la maîtrise de la conduite, la prévention du risque routier, le secourisme ainsi que la prévention du risque incendie.

D -LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS (FNTV)

1 - AU NIVEAU NATIONAL

Depuis 2000, l'action de la FNTV s'est concentrée sur les thèmes suivants :

a- Concertation afin de promouvoir les règles sociales et de sécurité

Partant du constat de l'incompatibilité du choix du prix le « moins-disant », souvent opéré dans les contrats publics de transport par les autorités organisatrices, avec le respect des règles sociales et de la sécurité, la FNTV est à l'initiative d'une large concertation entre tous les intervenants du transport, à savoir les entreprises de transport, les Autorités Organisatrices et l'Etat, afin d'améliorer la prise en compte des conditions sociales et économiques dans les conventions.

La concertation, mise en place sous l'autorité de l'Etat, vise à :

- définir des critères objectifs du « mieux-disant »,
- conduire les autorités organisatrices à s'assurer en permanence que les entreprises bénéficient des qualifications requises,
- faciliter la détection des offres anormalement basses en s'assurant que les prix pratiqués ne conduisent pas à un dumping social, incompatible avec les impératifs de qualité et de sécurité.

b - Participation aux travaux du CNT sur l'élaboration d'un modèle de contrat de transport collectif et occasionnel de voyageurs par autocars sur longue distance

Ce modèle de contrat, élaboré sous l'égide du CNT et auquel la Fédération a largement participé, doit permettre d'avoir un effet bénéfique sur la sécurité. Il propose un cadre juridique aux transports sur longues distances, fixe les devoirs et les obligations de chaque partie et délimite clairement les responsabilités.

Pour exemple, le donneur d'ordre doit s'engager à donner aux transporteurs toute information sur les personnes à transporter dont les particularités peuvent avoir une influence sur le transport et à respecter les temps de conduite et de repos du conducteur notamment en cas de modification du contrat de transport en cours de réalisation.

De son côté le transporteur doit mettre à disposition un autocar adapté à la longue distance en fonction des caractéristiques énoncées par le donneur d'ordre et informer sur l'existence et le maniement des éléments de sécurité de l'autocar.

Par ailleurs, un résumé de la réglementation, rappelant les temps de travail et les principales règles de sécurité relatives aux passagers et aux véhicules sera remis à chaque donneur d'ordre.

A noter enfin que l'application de ce modèle de contrat devrait dans un premier temps reposer sur un simple volontariat des parties pour devenir dans un second temps supplétif.

c - La classification des autocars de tourisme,

La Fédération, en sa qualité de membre-fondateur de l'UCAT, a participé activement à la mise en place du classement des autocars de tourisme, rendu obligatoire pour les transporteurs routiers de voyageurs habilités à réaliser des prestations touristiques dans le cadre de la loi n° 92-645 du 13 juillet 1992 modifiée relative aux activités d'organisation et de vente de voyages et dont les modalités ont été fixées par un arrêté ministériel du 19 mars 2002.

2 - AU NIVEAU LOCAL

Les actions initiées au niveau départemental en faveur de la sécurité des transports d'enfants sont multiples :

A titre d'illustration, la Semaine des Transports Publics, manifestation annuelle, constitue une occasion pour les transporteurs et les autorités organisatrices de mener conjointement une action de sensibilisation des enfants au respect des conducteurs et du matériel, mais aussi des règles de sécurité à respecter aux abords des arrêts, lors de la montée et des descentes des véhicules et sur la conduite à tenir durant le trajet.

Pour l'année 2001, la participation du *Maine et Loire* à la STP a notamment pris la forme suivante :

- Des Journées portes ouvertes dans les entreprises de transport pour faire découvrir l'activité aux jeunes et à leur famille, comprenant une visite guidée de l'entreprise avec un accent particulier sur les ateliers qui ont la charge de réparer les dégradations commises par les élèves, à savoir les ceintures de sécurité sectionnées, les sièges lacérés, le vol des marteaux brise-glace etc...
- Un entretien avec les conducteurs sur leur métier pour améliorer le respect du travail accompli et de la personne et d'éviter les situations de stress auxquelles ils peuvent être soumis dans l'exécution de leur travail.

Au total, ce sont 8 entreprises du *Maine-et-Loire* qui ont été visitées par 2500 élèves provenant de 33 établissements, essentiellement des classes de 6e.

Les journées portant sur la sécurité routière réservée au Transport routier, organisées par les préfetures sont aussi l'occasion pour les organisations professionnelles départementales d'organiser des actions notamment avec l'ANATEEP (*Loire*). Trois entreprises ont d'ailleurs signé une Charte Sécurité en novembre 2001 avec la préfeture de la Loire.

En dehors de manifestations particulières, des journées porte-ouvertes sont régulièrement organisées par les professionnels avec les écoles ; collèges et lycées (*Région PACA*).

Certaines organisations professionnelles départementales de transport (*Gironde, Somme*) ont par ailleurs mis en place des comités de réflexion sur la sécurité des enfants lors des transports scolaires, sous l'égide de Conseils Généraux ou de préfetures. L'axe principal de réflexion de ces comités est d'améliorer la sécurité des enfants entre le domicile et l'arrêt de bus, mettre en place des aménagements d'arrêts de bus et de réfléchir à une meilleure signalisation des enfants, notamment en période hivernale.

Enfin des brochures relatives à la sécurité et à la discipline dans les véhicules de transports scolaires sont régulièrement éditées dans différents départements (*Indre, Loiret, Haute-Vienne*)

E-L'ASSOCIATION NATIONALE POUR LE TRANSPORT ÉDUCATIF DES ÉLÈVES DE L'ENSEIGNEMENT PUBLIC (ANATEEP).

Association éducative complémentaire de l'Enseignement public, l'ANATEEP a poursuivi cette année encore sa mission d'éduquer les jeunes à la sécurité dans les transports collectifs. Sa quinzième campagne nationale a interpellé de nouveau les enfants et les adolescents, mais aussi leurs

parents et tous les acteurs du transport. Elle a eu pour thème "Prudent, pas par accident !". Elle a voulu ainsi marquer ainsi sa volonté d'assurer la promotion de l'éducation à la sécurité.

Le lancement de cette campagne s'est déroulée pendant la semaine nationale de sécurité routière du 22 au 27 octobre 2001. Dans le cadre d'un partenariat fidèle avec la Direction de la Sécurité et la Circulation Routières (DSCR), l'ANATEEP a diffusé des dizaines de milliers de documents (plaquettes, marque-pages lenticulaires, ...). Pendant cette semaine d'action, elle a présenté un jeu éducatif "Ludocar" à destination des élèves de 4 à 12 ans. Les élèves de cette tranche d'âge sont en effet de plus en plus nombreux à utiliser les transports collectifs et, par l'intermédiaire de ce jeu, de nombreux messages de sécurité et de citoyenneté sont transmis de façon ludique.

Dans le cadre de la Semaine du Transport Public, des documents pédagogiques ont été réalisés et intégrés à la publication "Textes et documents pour la classe". Cette revue qui est utilisée par de nombreux enseignants, a été spécialement éditée à cette occasion et distribuée aux établissements scolaires par l'intermédiaire des réseaux de transport.

Les départements sont de plus en plus nombreux à monter des partenariats avec les associations départementales de l'ANATEEP pour systématiser les interventions en milieu scolaire (Alpes maritimes, Dordogne, Hérault, Pas de Calais, Tarn, Somme, ...). L'intérêt des différents partenaires du transport scolaire pour les Fêtes de la sécurité, organisées et animées par l'association, s'est poursuivi et certains Conseil généraux ou Préfectures (PDASR) souhaitent les reconduire chaque année (Ain, Alpes de Haute Provence, Calvados, Drôme, Isère, Vaucluse, ...). Ces manifestations permettent aux enfants de progresser dans l'évaluation des risques et des enjeux que présentent, pour eux et les autres, un environnement complexe et générateur de situations dangereuses. Ils apprennent à adopter le bon comportement dans une situation à risque.

Parallèlement, l'ANATEEP et ses relais départementaux ont poursuivi leurs efforts pour rassembler les différents acteurs du transport scolaire, notamment l'Education Nationale et les organismes ou institutions du monde du transport, lors de colloques ou de réunions publiques. Il en a été ainsi dans les départements de la Corse du Sud, de l'Eure et Loir, de l'Isère, de la Loire, ...

Suite aux dernières évolutions législatives qui ont créé de nouveaux niveaux d'intercommunalité, l'ANATEEP, lors de son dernier congrès à Fécamp, a porté sa réflexion sur l'intercommunalité et le transport scolaire. Elle souhaite que cette nouvelle complexité ne remette pas en cause les acquis d'une décentralisation réussie des transports scolaires et que, plus que jamais, concertation et coopération entre les autorités organisatrices soient promues afin d'assurer correctement la desserte des établissements scolaires.

La qualité des transports est étroitement liée à la formation du personnel qui en assume la charge et la responsabilité. Ce volet de l'action de l'ANATEEP est menée pour partie par le BTECS. Le nombre de journées de formation est sensiblement en augmentation par rapport à l'année précédente. Outre les formations destinées aux conducteurs et aux accompagnateurs dans les transports scolaires, il y a eu cette année des journées de formation plus spécifiques concernant les emplois-jeunes et les contrôleurs. L'ANATEEP est, de plus, intervenue dans des stages du Centre National de la Fonction Publique Territoriale et à l'Université de Cergy-Pontoise.

Au niveau de son action internationale, l'ANATEEP a réalisé avec deux partenaires européens un module de formation spécifique à destination des conducteurs de transport scolaire dans le cadre d'un projet "Leonardo da Vinci". Celui-ci a reçu l'aval de la Commission européenne et a été présenté lors du Busworld à Courtrai en octobre 2001.

D'autre part l'ANATEEP a participé activement aux réflexions menées au CNT sur l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les autocars, sur la sécurité des transports d'enfants la nuit et dernièrement, sur l'élaboration d'un modèle de contrat en transport collectif occasionnel sur longue distance.

Depuis septembre 2001, elle est membre du Conseil National de Sécurité Routière.

F-LA PRÉVENTION ROUTIÈRE

Durant l'année scolaire 2001/2002, l'action de La Prévention Routière dans le domaine de l'Éducation Routière s'est poursuivie tant au niveau départemental qu'au plan national :

1 -Au plan national :

- Organisation de 40 stages de formation de moniteurs d'éducation routière, plus de 500 moniteurs ont ainsi été formés ;

- Mise en place d'un nouveau Centre d'Éducation Routière. D'autres implantations sont prévues durant l'année scolaire 2002/2003 ;
- Diffusion dans les écoles de la "mallette bicyclette et sécurité" destinée à former les enfants de 10 à 13 ans à l'apprentissage de la bicyclette sous un quadruple aspect : connaissance de la bicyclette et de sa sécurité, maîtrise du véhicule, adaptation à l'environnement routier, détection des dangers et de la circulation routière ;
- Participation à la demande de Renault à la conception d'une mallette pédagogique « La route et moi » diffusée dans les écoles primaires.
- Diffusion en partenariat avec l'ADEME d'une brochure intitulée "Inventons de nouveaux chemins vers l'école" destinée à valoriser les transports alternatifs à la voiture (transport en commun, marche à pied, vélo, etc.) lors des parcours domicile-école et proposant notamment des solutions telles que les bus pédestres ou cyclistes.

2 -Au plan départemental :

- Une trentaine de comités départementaux de La Prévention Routière ont organisé des opérations visant à sensibiliser les enfants aux règles essentielles de sécurité qu'ils doivent observer et au comportement qu'ils doivent adopter en tant qu'usagers des transports scolaires. Ces opérations ont été réalisées avec le concours de nombreux partenaires directement concernés par le transport scolaire ; ADATEEP, Conseils Généraux, Préfecture, Police, Gendarmerie, DDE, Enseignants, Municipalités, Pompiers, sociétés d'assurances, sociétés de transports.
- Au total les comités départementaux ont été impliqués dans près de 200 opérations sensibilisant ainsi plus de 80 000 élèves âgés de 8 à 12 ans

Ces actions se sont déroulées sous des formes diverses :

- Exercices pratiques d'évacuation, de montée et de descente des cars
- Relais et soutien de la campagne « Sortir vite » organisée par l'ANATEEP
- Séances d'éducation routière en classe, suivies de discussions avec les élèves, projection de vidéos, distribution de documentation
- Mise en place d'affichettes, utilisation de bandes dessinées, installation de stands dans des manifestations extérieures.
- Sensibilisation sur les 600 pistes d'éducation routière sur lesquelles près de 1,7 millions d'enfants sont passés. Les séances étaient animées par 1500 moniteurs de la police et de la gendarmerie nationales et employés municipaux.

IV – LES ACTIONS DEVELOPPEES PAR LES CONSEILS GENERAUX EN MATIERE DE SECURITE DES TRANSPORTS SCOLAIRES⁶

1 - L'Assemblée des Départements de France

L'A.D.F. a constamment rappelé le rôle primordial des transports scolaires gérés par les départements, notamment en terme d'aménagement du territoire.

Ce rôle transparait dans l'implication effective des Conseils généraux qui se révèlent très sensibles à la qualité et à la sécurité du transport scolaire, comme l'attestent les actions présentées dans ce rapport.

Ils réitèrent cependant leur souhait de voir s'établir un vrai partenariat et une réelle concertation avec l'Education nationale, au plan local et au plan national.

Ils demandent encore que les transports scolaires soient reconnus comme un maillon de la journée scolaire de l'enfant et rappellent qu'aucune suite n'a jamais été donnée à leurs propositions visant à formaliser les liens entre les services départementaux et l'Education nationale, sous la forme d'un protocole d'accord. Ces liens demeurent essentiels.

Les départements se félicitent cependant de la collaboration avec l'association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP) et ses relais départementaux, qui constituent des collaborateurs précieux pour les conseils généraux. Ils se sont d'ailleurs associés à la campagne 2002 de l'association : « ton comportement, c'est ta sécurité ».

Sur le plan des statistiques concernant le transport scolaire, ils regrettent de n'avoir à leur disposition dans ce domaine que des statistiques incomplètes. Ils apprécieraient notamment de pouvoir séparer, au niveau national, les accidents liés au transport occasionnel et ceux liés au transport scolaire habituel. De même, il serait souhaitable de séparer les accidents liés aux points d'arrêt de ceux liés au transport lui-même. Ces informations plus fines leur permettraient de confirmer leurs points faibles et leurs points forts.

Concernant le problème de la ceinture de sécurité, et suite à l'accord intervenu sur le projet de directive européenne, l'ADF a écrit au ministre des Transports. Elle rappelle qu'elle a formulé des positions précises à l'issue des travaux du Conseil national des transports, en insistant sur le besoin d'une étude d'impact approfondie en réponse aux questions soulevées, le coût financier et organisationnel des dispositions étant en effet important pour les départements. Elle s'élève contre l'adoption d'un texte qui va à l'encontre des propositions formulées jusque là, notamment vis-à-vis des enfants de moins de 13 ans. Elle soulève, comme le CNT, la question de l'inadaptation des ceintures à deux points aux moins de 10 ans. Elle interroge donc le ministre sur les actions qu'il compte engager avant l'adoption de la directive par le prochain Conseil, notamment afin de permettre une souplesse d'application dans les Etats qui garantisse la pérennité et la qualité du transport scolaire en France.

Le président de la Commission Transports de l'ADF doit rencontrer début novembre le Directeur des Transports Terrestres à ce sujet.

2 - Les conseils généraux

Comme chaque année, les présidents de conseils généraux ont été nombreux à répondre au président du CNT pour lui faire part des initiatives qu'ils ont prises pour améliorer la qualité et la sécurité des transports scolaires, l'informer des problèmes rencontrés, et des solutions qu'ils ont adoptées et leur contribution enrichit considérablement ce rapport.

⁶ Rappel : **Brochure 1523 publiée aux JO**, intitulée « **Transports en commun de personnes sur route** » actualisée, contenant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes et le « Guide à l'usage des décideurs locaux » élaboré par le CNT

En effet un des objectifs de ce travail est de permettre un échange d'expériences entre les autorités organisatrices. Certains présidents ont fait part explicitement de leur intérêt tout particulier à prendre connaissance des actions et des initiatives menées dans d'autres départements. C'est pourquoi le parti a été pris cette année de développer ce chapitre en invitant chacun à prendre contact directement les uns avec les autres.

Il ne s'agit pas de faire de faire un inventaire exhaustif, mais de citer des exemples d'expériences qui peuvent être transposables.

Les réponses obtenues prouvent les efforts constants menés par les collectivités locales en la matière : on constate en effet que, comme le demande le CNT, chacune d'entre elles s'efforce d'agir dans les différents domaines, qu'ils relèvent de facteurs matériels comme les véhicules ou les points d'arrêts ou de facteurs humains comme la sensibilisation des enfants et la formation des conducteurs et tente de mobiliser l'ensemble des partenaires intéressés.

A - Le contrôle de l'exécution des services

Une des conditions de l'amélioration de la sécurité passe par une meilleure information de l'exécution des transports scolaires. C'est ainsi que la **Charente-Maritime** a mis en place une remontée systématique des informations de la part des titulaires des marchés, les transporteurs et le département, autorité organisatrice. Il envisage de développer les contrôles sur lignes et aux points d'arrêt

Le conseil général de **Côte d'Or**, après avoir assuré lui-même les contrôles fait désormais appel à une société prestataire de service qui effectue sur lignes et aux arrêts des contrôles inopinés et aléatoires, et ceci sur l'ensemble des circuits. Ainsi chaque service est contrôlé deux fois par ans.

En **Haute-Corse**, comme en **Corse du Sud**, un logiciel informatique permet le suivi de chaque véhicule en circulation, notamment le passage aux Mines

B - L'aménagement des points d'arrêt

Le département de la **Loire** porte une attention particulière à l'aménagement des points d'arrêt en recueillant l'avis de chaque partenaire concerné avant d'arrêter la création d'un nouvel arrêt. Des réunions avec les services de la DDE et ceux de la direction de la voirie départementales permettent de mieux prendre en compte ces arrêts lors de la programmation de travaux le long des routes départementales et nationales. D'autre part une fiche diagnostic a été élaborée en collaboration avec les organisateurs locaux de transports scolaires pour mieux connaître les points présentant un caractère de dangerosité.

Le **Morbihan** poursuit sa politique essentiellement axée sur la sécurité aux arrêts par des actions de sensibilisation mais également en 2000, par un aménagement d'importance, à savoir la place centrale de Pontivy qui accueille 2000 élèves et 44 cars (un dossier « avant » « après », très éloquent, est disponible auprès de la direction des transports du conseil général – 02 97 54 80 00).

L'**Indre et Loire** a procédé à un recensement des 1150 arrêts de ligne régulières (qui transportent 95% des scolaires).

Une étude sur la sécurité a été confiée à un bureau d'études spécialisé qui a débouché sur un organigramme méthodologique transposable sur l'ensemble des arrêts et destiné à proposer des solutions suivant un ordre de priorité.

Après la réalisation en 2001 d'une étude sur les arrêts considérés comme les plus dangereux, le conseil général de l'**Ain** a entrepris les travaux de sécurisation au cours de l'année 2002.

L'**Indre** a engagé une opération d'aménagement des sorties de collèges dangereuses, et des points d'arrêts de bus à risques. En ce qui concerne les points d'arrêt sur les circuits spéciaux qui varient chaque année en fonction des départs ou des arrivées des familles en milieu rural, faute d'un aménagement spécifique, leur emplacement est choisi avec le souci de sécurité par le représentant local en coordination avec le transporteur.

Le département de la **Charente** a entamé depuis l'année scolaire 1999/2000 un recensement complet des quelque 5000 points d'arrêt existants sur son territoire. Deux techniciens « sécurité »-transport » ont été recrutés à cette fin en février 2000. Ils doivent procéder en liaison avec les

maires, les entreprises de transport et les conducteurs à la localisation géographique de chaque point d'arrêt, ainsi que la validation ou la constatation de son caractère dangereux.

La **Haute-Vienne** a réaménagé 10 points d'arrêt en 2002 et a programmé sur 3 ans l'installation de 150 abribus supplémentaires.

Le Conseil général des **Alpes de Haute Provence** va entreprendre dès la rentrée 2002 une opération de recensement complet de la totalité des points d'arrêt.

L' **Allier** a entrepris un recensement de l'ensemble des points d'arrêts pour mettre en évidence les dysfonctionnement éventuels pouvant mettre en péril la sécurité des enfants. Ce constat effectué, un programme d'équipement et de rénovation des points d'arrêts sera lancé : mise au point d'une fiche signalétique spécifique, aménagement d'une aire d'arrêt etc...

Sur des exemples de méthodologie, on pourra se reporter au rapport précédent qui décrivait les expériences menées par le Morbihan et la Moselle.

Nombreux sont les départements qui se sont engagés dans cette voie, mais qui ne peuvent manquer de faire remarquer les difficultés qui viennent des attentes contradictoires des familles qui veulent à la fois des points d'arrêts sécurisés mais également une desserte au plus près de leur domicile, même sans aménagement spécifique !

La **Haute-Corse** établit un programme d'équipement de 2000 abribus pour les 10 années à venir . Une centaine est en place ou en cours d'installation.

La **Charente-Maritime** opère au coup par coup sur la base des informations fournies par un organisme de contrôle, l'EFFIA. Au fur et à mesure des besoins signalés, elle installe des poteaux, des abribus et des marquages au sol.

En 1995, à la demande du CNT, le CERTU et IANATEEP ont élaboré en commun un guide méthodologique « **Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt – Méthodologie et recommandations** ».

Depuis sa parution, cet ouvrage a été un outil précieux pour les collectivités locales . Celles-ci ont, depuis, engagé une véritable politique en la matière, et il paraît utile de faire circuler l'information sur des expériences effectuées.

C'est pourquoi le CNT propose de compléter l'ouvrage existant par la présentation de méthodologies adoptées par certains départements de même que d'exemples d'aménagements effectivement réalisés. Une correspondance avait été adressée en ce sens par le président du CNT au Directeur du CERTU le 6 décembre 2000.

Dès à présent, compte tenu de la relative fréquence des accidents d'enfants heurtés par un véhicule tiers, il serait bon que, dans la mesure du possible, dans les secteurs les plus dangereux, des barrières « garde-corps » soient installées pour empêcher l'enfant de traverser dans l'environnement immédiat du car.

C – Les véhicules

Le conseil général de **Meurthe et Moselle** a entrepris le rajeunissement de son parc : les dépassements d'âge limite, auparavant autorisés sur avis d'une commission spéciale jusqu'en août 2001 sont à présent interdits. L'âge limite est donc ramené strictement à 10 ans sur les lignes régulières et 15 ans sur les services scolaires.

D'autre part tous les véhicules de transport public de voyageurs seront munis de bandes réfléchissantes à l'arrière et le long du flanc et le téléphone mobile est obligatoire dans tous les véhicules, à la charge des transporteurs et son absence ou sa non-utilisation, notamment pour signaler les dysfonctionnements aux établissements scolaires, est lourdement pénalisée.

Le **Vaucluse** introduit dans ses nouvelles conventions des critères d'âges de véhicules qui permettent de maintenir un âge moyen inférieur à 12 ans (15 ans pour les doublages).

La **Vendée** poursuit l'amélioration du matériel : suppression des strapontins, équipement des cars de plus de 25 places de feux de détresse en partie haute arrière, installation de téléphone dans les

cars, obligation pour les conventions conclues dès la rentrée 2001/2002 d'équiper les cars de plus de 25 places de bandes rétro réfléchissantes.

Depuis la rentrée 2000, les **Pyrénées Atlantiques** imposent cet équipement de bandes rétro réfléchissantes aux véhicules de plus de 39 places dans ses nouvelles conventions.

Le **Morbihan** fait de même et impose l'obligation du téléphone portable dans chaque car. Dans sa réponse au CNT, le directeur des transport de ce département appelle l'attention sur l'effet « pervers » que peut avoir une mesure imposant un âge limite aux cars qui peut « laisser croire qu'on a fait l'essentiel » et détourner l'attention de points plus importants mais plus difficiles et moins médiatiques comme la vigilance quotidienne, le diagnostic de chaque arrêt etc.... De plus elle est coûteuse et peut, pour une faible efficacité consommer une bonne partie du budget sécurité du transport scolaire. Il propose qu'une mesure réglementaire soit prise au plan national, pour éviter toute disparité entre les départements. Pour sa part ce département impose depuis 2002 que tout achat de car de plus de 15 ans soit déclaré au service des transports qui donne son agrément.

Il est vrai que l'accidentologie n'établit pas de lien direct entre l'âge du véhicule et la dangerosité. Si le CNT est favorable au rajeunissement du parc, il a toujours insisté également sur la qualité de son entretien, quel que soit son âge.

Il est vrai aussi que ces mesures qui touchent le matériel ont un coût important ; l'obligation à terme du port de la ceinture de sécurité conduira à introduire des véhicules neufs.

Il ne faudrait donc pas que les efforts menés sur d'autres « postes » comme la sensibilisation des enfants et des usagers de la route, l'amélioration de la visibilité des véhicules ou l'aménagement des points d'arrêt soient négligés au profit de cette seule mesure .

En **Isère**, la mise en place d'un réseau unique départemental a permis d'imposer dès la rentrée 2002 l'accessibilité des cars et de fixer un âge limite à 18 ans pour les grands véhicules. D'autre part, ce département a équipé ses cars de bandes rétro réfléchissantes. De même le **Loir et Cher**.

Le conseil général de l'**Oise** a imposé l'équipement des cars d'un système de radio communication, de pictogrammes à éclairage et de bandes rétro réfléchissantes.

Le département de la **Haute Vienne** a entrepris une opération de rajeunissement du parc dont l'âge moyen se situe aux alentours de 6,5 ans. En 2001 deux nouveaux marchés mis en appels d'offre se sont traduits par l'acquisition de 17 véhicules neufs dont 14 de petite capacité. L'équipement en bandeaux réfléchissants se poursuit (160 cars concernés) et le conseil général a prévu d'équiper plus de 150 véhicules de pictogrammes à éclairage

Le département de la **Lozère** n'autorise les pneus retaillés selon les normes et les pneus rechapés que montés à l'arrière des véhicules. D'autre part, pour les véhicules de plus de 21 places, ni les strapontins, ni l'application de la règle des 3 pour 2 ne sont admis.

Le département de l'**Allier** a mis en place un dispositif d'aide aux transporteurs pour l'acquisition de véhicules neufs en remplacement de véhicules anciens. Ainsi le département accorde aux transporteurs une subvention de 11,25% du prix d'achat d'un véhicule neuf, plafonné à 122 000 euros HT pour remplacer les véhicules âgés de plus de 8 ans (15 à 25 places) ou plus de 12 ans (plus de 25 places). Ce département alloue une aide aux régies communales pour tout achat d'un premier véhicule neuf à hauteur de 50% du prix d'achat HT d'un véhicule neuf.. Il impose également l'équipement en pictogrammes à éclairage, en bandes rétro réfléchissantes.

A l'occasion du dernier conventionnement , la **Somme** a introduit des conditions permettant d'abaisser l'âge moyen du parc à 14 ans. Les cars sont munis de bandes rétro réfléchissantes et les conducteurs doivent disposer d'un radio téléphone. Le conseil général étudie la mise en place d'un programme pluriannuel en faveur de la sécurité qui incitera les transporteurs à équiper les véhicules de pictogrammes à éclairage et les communes à aménager les points d'arrêts.

D - La formation des conducteurs

Le décret du 2 mai 2002 impose la formation obligatoire des conducteurs, initiale (FIMO) et continue (FCOS).

La spécificité du métier de conducteur scolaire devra être prise en compte : remise à niveau des règles de sécurité routière mais aussi formation à la relation avec cette « clientèle » particulière, quel que soit son âge, jeune enfant ou adolescent.

En **Meurthe et Moselle**, les cahiers des charges obligent les transporteurs à inclure un volet spécifique « transports scolaires, responsabilités et psychologie, gestion des conflits » dans la formation dispensée aux conducteurs.

En **Charente**, après une première session assurée par le Conseil général en 1995 et 1996 un nouveau plan de formation est actuellement en cours d'élaboration. Après validation des objectifs à atteindre par le Conseil général, la formation est assurée par le lycée automobile et des transports de Soyaux depuis 2001.

Le **Vaucluse** poursuit depuis plusieurs années son engagement en partenariat avec la profession. Depuis 1996, à l'occasion de chaque renouvellement de contrats, le conseil général introduit un certain nombre d'obligations, dont celle de la formation du conducteur obligatoire.

L'**Indre et Loire** prévoit, dans le cahier des charges, depuis la rentrée 2000, une formation du conducteur d'une journée minimum axée sur la spécificité du transport scolaire.

La **Vendée** a instauré depuis plusieurs années une obligation de formation pour tout conducteur : car ou petit véhicule. L'ensemble des conducteurs, en même temps que les 9000 élèves de 6^{ème} sont destinataires en début d'année scolaire d'un agenda « Sécurité » qui comprend tous les mois des messages, des conseils sur le thème de la sécurité sur les trajets scolaires.

La **Charente-Maritime** prévoit dans son cahier des charges l'obligation d'une formation à la sécurité dans les transports scolaires

Dans l'**Allier**, les stages de formation sont assurés par l'ANATEEP ?

Dans le programme de politique de sécurité actuellement à l'étude, le conseil général de la **Somme** envisage d'inciter les transporteurs à consacrer une partie de leur budget formation à une formation spécifique transport scolaire.

Chaque année le conseil général de l'**Ain** finance la formation d'une centaine de conducteurs à la sécurité dans les transports et à la gestion des conflits.

Le nouveau cahier des charges du **Bas-Rhin** impose aux entreprises de transport une formation portant notamment sur le volet relationnel.

Dans le **Pas-de-Calais**, tout exploitant doit produire au département le 31 juillet de chaque année, le plan de formation mené dans l'entreprise durant l'année scolaire écoulée suivant un modèle défini (rappel des règles de sécurité, principes de secourisme, actualisation des connaissances du code de la route, exercices d'évacuation des véhicules).

Le conseil général des **Alpes de Haute Provence** organise chaque année des journées de formation pour quelques 110 conducteurs, sur les relations adultes/jeunes, la sécurité etc... Une journée spécifique a été destinée aux particuliers transportant en petit véhicule, qui sont une vingtaine.

La **Lozère** organise avec l'ADATEEP des journées de formation pour tous les conducteurs.

Le département de l'**Isère** se préoccupe depuis longtemps de l'exécution des transports en période hivernale. Une étude réalisée à sa demande par le CETE de Lyon avait mis en évidence une préparation inégale des entreprises aux intempéries propres à cette saison . C'est pourquoi, depuis 2001, le Conseil général a mis en place une formation des conducteurs à la conduite hivernale : dans le cadre de la FIMO et de la FCOS un module financé par le conseil général, en liaison avec l'AFT a ainsi permis de former une centaine de conducteurs .

E - Transport en petits véhicules

Afin de mieux connaître la part du transport en petits véhicules en transport scolaire, le président du CNT a demandé aux présidents de conseils généraux de lui communiquer des éléments d'information sur l'utilisation faite dans son département de ce type de véhicule. Quelques uns ont répondu :

Le conseil général **d'Indre et Loire** gère en 2000 19 contrats de transport en véhicule de petite capacité représentant 28 véhicules affectés au transport scolaire pour un montant d'environ 1 MF . ce mode de transport concerne également les élèves et étudiants handicapés. 193 d'entre eux ont été transportés en 2000/2001 pour un coût annuel d'environ 3,8 MF, soit 20 000 F par élève. La **Saône et Loire** consacre un budget comparable à l'acheminement vers le lieu de leur scolarité de 180 élèves handicapés (0,595 euros)

En **Pas de Calais** , sur 720 véhicules homologués, 10 d'entre eux ont une capacité inférieure à 9 places.

En **Loir et Cher**, ce type de transport concerne 120 enfants sur les 22 400 élèves transportés.

La **Haute Vienne** va réutiliser 14 véhicules de petite capacité pour expérimenter un système de transport à la demande en milieu rural.

Compte-tenu de la part croissante, dans certains départements, du transport scolaire exécuté en petits véhicules (moins de 9 places), par taxis, voire par des mères de famille, le CNT appelle l'attention sur la nécessité du respect des règles de sécurité (rappelées dans le « guide à l'usage des décideurs locaux », brochure 1523 « Transport en commun de personnes sur route » publiée aux JO).

F - L'éducation des enfants à la sécurité

Le département des **Alpes de Haute Provence** organise chaque année une opération de sécurité sur l'ensemble des collèges du département, en partenariat avec l'ANATEEP. Ces opérations touchent essentiellement les élèves de 6^{ème} et de 5^{ème} et dans certains secteurs des enfants de CM2.

En **Maine et Loire**, lors de la semaine « Transport public 2001 » le conseil général a retenu le thème du respect de la citoyenneté dans les transports scolaires . D'autre part il organise chaque années des interventions consacrées à la sécurité, à l'intention des élèves comme du personnel de conduite.

En **Charente** une campagne est effectuée chaque année avec la Prévention routière auprès des élèves de sixième soit 4000 enfants répartis dans 36 collèges.

Le **Gard** subventionne l'ANATEEP pour ses interventions dans les collèges dans le cadre de l'opération « Sortir vite ». En 2001 il a financé également une action intitulée « Sur la route je préserve la vie », organisée par la Prévention Routière à destination des élèves de 4^{ème}.

Le **Vaucluse** poursuit l'expérience engagée depuis 1997-1998 « Campus Sécurité routière au collège », opération programmée sur 4 ans.

Le département d'**Indre et Loire** subventionne l'ADATEEP qui assure chaque année des opérations d'information et de sensibilisation sur la sécurité dans les établissements scolaires. Le conseil général a organisé le 7 mars 2000 une journée d'animation dédiée à la sécurité dans les transports scolaires qui a concerné 800 collégiens.

L'**Indre** organise avec l'ANATEEP des journées de sécurité dans les établissements scolaires qui ont concerné en 2000, 11 000 élèves . De plus une information est régulièrement diffusée tant auprès des parents que des enfants (15 000 dépliants destinés aux parents et 15 000 règlements distribués aux enfants en 2001)

Dans la **Loire** des campagnes de sensibilisation sont menées en direction des enfants mais également depuis 2000 des parents : c'est ainsi que ces derniers sont destinataires, par le biais du carnet de correspondance des élèves de 6^{ème} et de 5^{ème}, d'une fiche pédagogique qui rappelle les particularités physiologiques et psychologiques des enfants et les règles de sécurité que parents et enfants doivent respecter sur le chemin de l'école.

En **Pyrénées Atlantiques**, un travail d'élaboration d'une charte de sécurité a eu lieu en étroite collaboration avec un collège. Cette charte sera présentée à l'assemblée du Conseil général en octobre 2002 afin de généraliser cette expérience à l'ensemble du département.

En **Corse du Sud**, chaque année des opérations de sensibilisation sont menées avec l'ADATEEP dans les établissements scolaires du département.

Le conseil général du **Loir et Cher** rémunère deux contrôleurs qui sont présents chaque jour sur les circuits scolaires. Ils effectuent des exercices d'évacuation et prodiguent des conseils de sécurité aux élèves.

G – La prévention des conflits

En **Meurthe et Moselle**, la délégation de compétence aux organisateurs secondaires prévoit de façon très précise leurs obligations en terme de surveillance des élèves : respect du règlement , mesures de discipline, éducation à la sécurité-citoyenneté.

Depuis la rentrée 2001 ce département a entrepris un programme d'intervention de médiateurs en sécurité-citoyenneté (4 emplois-jeunes) auprès des élèves par le biais d'interventions en établissements scolaires (principalement les collèges et quelques écoles primaires).

La **Haute Vienne** diffuse un « code de bonne conduite » qui décrit de façon détaillées les différentes infractions en terme de bienséance, de sécurité, de comportement, de respect du matériel et leurs différentes sanctions.

Une telle initiative a également été prise depuis la rentrée 2002 par le Conseil général de **l'Yonne**. Désormais les élèves et leur famille devront signer ce document en retirant leur carte de transport à la mairie. Toute dégradation, insulte, bagarre est susceptible d'entraîner un avertissement voire une exclusion temporaire. Le conducteur, à qui la carte devra être présentée, est tenu de faire respecter la discipline.

La multiplication des actes d'indiscipline et de vandalisme dans les cars a conduit le conseil général de **Vendée** et ses partenaires (établissements scolaires, transporteurs, organisateurs secondaires) à approuver un règlement de discipline dont les mesures disciplinaires peuvent entraîner l'exclusion temporaire ou définitive de l'élève fautif. Ce règlement est annexé à la demande d'inscription au transport scolaire, destiné aux parents d'élèves.

En 1998 le département du **Bas-Rhin** avait créé une cellule « Sécurité –Prévention » au sein du service des transports : cinq agents, dont quatre emplois jeunes ont trois missions essentielles : organiser des séances éducatives de sensibilisation avec exercices d'évacuation, assurer ponctuellement la surveillance des lignes à problèmes, effectuer des opérations de contrôle des circuits et de recensement des points d'arrêt sauvage. C'est ainsi qu'au cours d'une année scolaire, cette cellule effectue une cinquantaine d'accompagnements sur des circuits « difficiles » et que 16 000 collégiens et 11 000 écoliers sont sensibilisés à la sécurité dans 170 établissements scolaires. Un cinquième « emploi-jeune » a été recruté pour assurer le contrôle du respect des cahiers des charges par les transporteurs.

Le **Gard** a réalisé une expérience de médiation dans les transports : deux emplois-jeunes ont été recrutés en tant que médiateurs, leur coût étant financés à parts égales par le département, la commune et le transporteur concerné. Outre le transport scolaire, ces jeunes interviennent dans le cadre des activités proposées par la commune ce qui leur permet de mener une action plus efficace et mieux perçue au sein du transport.

Le conseil général du **Loir et Cher** participe à la rémunération d'agents de médiation qui assurent une mission de surveillance dans les cars sur lignes régulières comme sur les services scolaires. En 2001 il a été décidé de participer au financement de 15 nouveaux postes ce qui porte à 20 le nombre d'agents.

Le conseil général de **Charente–Maritime** a recruté un emploi-jeune pour être l'interlocuteur désigné des chefs d'établissement en cas de problème. D'autre part l'imprimé d'inscription aux transports scolaires comprend une page édictant un règlement que les enfants et les parents doivent signer expressément.

H - l'accompagnement

En **Charente**, pour les services mis en place par le département, la prise en charge d'un élève de maternelle se fait sous la condition qu'un élève plus âgé soit désigné par les parents lors de la rentrée scolaire pour l'accompagner dans le car.

Depuis novembre 1999 le **Vaucluse** a mis en place un dispositif d'amélioration du fonctionnement des transport scolaires visant à assurer sur les dessertes et aux points d'arrêt une présence sur le terrain de salariés des entreprises ayant une mission de contrôle et d'animation. Le Conseil général consacre 1 million de Francs à ce dispositif mis en place en concertation avec les transporteurs.

En **Indre et Loire**, l'accompagnement est conseillé aux organisateurs secondaires qui en ont la gestion déléguée. Le département accorde une subvention de 50 f par élève de maternelle et par trimestre. On recense pour l'année scolaire 2000/2001 une centaine d'accompagnateurs subventionnés pour 250 cars.

La **Somme** impose l'accompagnement des maternelles qui doit être organisé et pris en charge par les organisateurs secondaires.

Dans les **Pyrénées Atlantiques**, seul un service organisé par le département, troublé par des actes d'indiscipline, bénéficie de la présence d'un accompagnateur.

En ce qui concerne l'accompagnement des enfants de moins de 4 ans, pour leur permettre d'accéder aux classes de maternelle, il avait été envisagé, dans un premier temps, de recourir à l'intermédiaire d'associations d'insertion pour recruter des accompagnateurs mais le problème de l'acheminement de ces personnels en tête de ligne dans les lieux excentrés s'est rapidement posé : c'est pourquoi, la solution d'une organisation de proximité faite par les autorités organisatrices secondaires s'est avérée la plus adéquate.

En avril 2002, le Conseil général a décidé que le département rembourserait l'intégralité des frais d'exploitation de sorte que l'autorité de second rang n'aura plus qu'à financer l'accompagnateur.

L'Isère, qui a été un des premiers départements à imposer aux organisateurs secondaires l'accompagnement des jeunes enfants pendant les trajets a recruté 150 emplois-jeunes pour assurer une présence et une prévention des accidents aux points d'arrêts aux abords des établissements scolaires. Le département s'est ainsi engagé pour 5 ans.

En **Pas de Calais**, 157 circuits spéciaux de regroupements pédagogiques concernant le transport de 13 000 élèves font l'objet d'une surveillance dans les véhicules.

Dans l'**Oise**, l'accompagnement est obligatoire pour les enfants de classes maternelles et primaires en regroupement pédagogique.

Pour les collégiens, un programme de mise en place d'assistant de prévention et de sécurité a été mis au point avec l'Education nationale (accompagnement dans les cars et encadrement dans le collège). Il doit être développé dans les secteurs les plus sensibles, notamment dans le sud du département.

Pour le département des **Vosges**, l'accompagnement constitue un élément fondamental de la politique de sécurité. Le principe de l'accompagnement repose essentiellement sur le bénévolat et les maires ayant des élèves pré-scolarisés concernés par le transport scolaire ont la charge de prévoir un accompagnateur. Le conseil général, pour sa part, prend en compte le coût des parcours de ces élèves transportés gratuitement et délivre à l'accompagnateur une carte de transport permanente et gratuite, accompagnée d'un guide qui reprend succinctement les caractères de cette mission. L'accompagnement est une disposition qui a été fortement dynamisée ces dernières années. Les résultats obtenus sont satisfaisants puisque le taux de services couverts par une mesure d'accompagnement avoisine les 2/3 de la totalité des circuits de transport scolaires organisés par le département et accueillant des enfants pré-scolarisés. A chaque rentrée scolaire, après un recensement précis en grâce au partenariat étroit, initié depuis le début avec les élus communaux et les chefs d'établissement, la plupart des dispositions d'accompagnement sont reconduites.

Depuis 1997 le conseil général du **Bas Rhin** a rendu obligatoire l'accompagnement des enfants d'âge maternel empruntant les cars scolaires. A ce jour, 170 accompagnateurs ont signé une charte précisant leurs missions. Ces accompagnateurs participent aux exercices de sécurité

organisés dans leur regroupement pédagogique respectif. Une formation complémentaire spécialement adaptée à leur mission a par ailleurs été organisée en 2000.

Le Département de la **Côte d'Or** organise en autorité directe 250 circuits primaires.

Il a été décidé depuis 1996 de placer des accompagnateurs dans les circuits effectués avec des véhicules de plus de 9 places, soit 206.

Cette expérience mérite d'être détaillée :

Le recrutement prend deux formes en parallèle : un repérage des candidats par la mission RMI en collaboration avec le service Transports et l'ANPE , ou un recrutement direct par les entreprises prévu dans les cahiers des charges des marchés, ce recrutement devenant très majoritaire.

Une formation annuelle est organisée en mai-juin de trois semaines en collaboration avec le GRETA , portant sur quatre axes : relationnel, technique (véhicule), prévention (préparation de l'attestation de formation aux premiers secours) et recherche d'emploi.

Les accompagnateurs déjà recrutés par les transporteurs peuvent y accéder depuis 2000 moyennant financement par leur employeur.

Dès l'issue des appels d'offres, la liste des candidats sélectionnés est transmise aux titulaires des marchés qui les recrutent. Dix transporteurs ont créé l'Association pour l'Insertion et la Promotion des Accompagnateurs Scolaires (AIPAS) qui gère l'intégralité du processus pour leur compte, du recrutement à la rémunération , soit le suivi de 55 % de l' effectif global.

Un premier bilan montre un succès certain auprès des enfants et des parents en termes de sécurité et de discipline. Les accompagnateurs sont habilités au retrait des cartes pour avertissement ou sanction appliquées par le Service Transport, sur la base de la réglementation de la discipline votée au Plan de transport annuel et présente dans tous les véhicules.

Si certaines familles peuvent être réticentes vis-à-vis de ce personnel en insertion, en revanche elles sont les premières à protester en cas d'absence non remplacée de ce personnel !

Depuis 2000, chaque accompagnateur doit remettre directement au Service Transports un petit rapport qui est utilisé pour les séances de formation et témoigne d'une responsabilisation de plus en plus importante de ce personnel.

Quelques accompagnatrices ont accédé à des postes en entreprise de transport (conductrices : 3 d'entre elles, 5 autres devant passer le permis durant l'été, ou tâches administratives en complément d'heures).

Le service Transport du conseil général souligne certaines difficultés : les circuits sont parfois trop courts pour fournir un emploi intéressant (malgré la forfaitisation de la rémunération de l'AIPAS à 400 heures annuelles, génératrice d'un surcoût dans les marchés).

Comme l'avait fait remarquer le président du conseil général des **Landes** lors d'une précédente consultation, indépendamment des contraintes géographiques dues à la dispersion de l'habitat dans certaines zones : « La réussite des efforts engagés reste totalement subordonnée à la capacité des communes de trouver dans le cadre administratif de leur regroupement un emploi principal aux personnes chargées de la surveillance. En effet, le temps de surveillance dans le car n'excède pas dans la quasi-totalité des cas 1h. 30 par jour de classe. Il faut aussi garder à l'esprit que le nombre de jours de fonctionnement global des établissements scolaires ne représente au mieux que la moitié de celui d'une année civile et que les lieux entre le début et la fin de la surveillance peuvent se trouver éloignés de plus de 15 km avec une coupure journalière de l'ordre de 7 heures entre les deux temps de surveillance. »

En **Calvados** les organisateurs locaux peuvent, sous leur responsabilité, accueillir des enfants de classe maternelle dans les cars mis à leur disposition dans la limite des places disponibles et sans obligation de surveillance. Toutefois, s'il s'agit d'un circuit spécialement affecté à des enfants de maternelle, ces organisateurs peuvent le cas échéant utiliser les cars mis à leur disposition : ils le font alors sous leur entière responsabilité et les dépenses sont partagées (investissement à la charge du conseil général, fonctionnement à leur charge). Un certain nombre d'organisateur ont recruté un accompagnateur.

Le président du conseil général soulève la question de principe de l'absence de disposition légale définissant les obligations et les responsabilités des collectivités locales concernant cette scolarisation des moins de 6 ans des classes de maternelle

Le département de **La Réunion** a développé considérablement l'accompagnement depuis 1997 en s'appuyant sur les possibilités offertes par le dispositif « emploi-jeune ».

85 recrutements ont été effectués en 1997, 18 en 1999 et 10 en 2001. A la rentrée 2001, sur ces 113 agents, 10 d'entre eux assurent comme « agents de liaison » l'encadrement de proximité du dispositif, et remplace le cas échéant un accompagnateur absent, les 103 autres effectuent en temps partagé une mission d'accompagnateur de transport scolaire (début de matinée et fin

d'après midi en période scolaire) et une mission d'agent d'ambiance sur le réseau départemental (en milieu de journée et pendant les vacances scolaires).

Ces agents, tous les jours, remplissent une « feuille de service » attestant leur présence, et relatant les incidents éventuellement constatés au cours de leur mission. Cela permet d'intervenir auprès des collectivités en cas de problèmes de stationnement ou de circulation, de signaler aux familles les incivilités des enfants et même parfois de faire le lien entre elles et l'école et de veiller au respect des règles de sécurité.

Un bilan effectué en juillet 1999 a mis en évidence l'utilité du rôle de ces jeunes dans le transport, la satisfaction des parents et des établissements scolaires, et même une demande des transporteurs d'une extension de ce dispositif au point qu'il est envisagé de l'étendre à la desserte des collèges et d'une partie des lycées.

A l'issue de ce constat, plusieurs scénarios pour la professionnalisation et la pérennisation de ce service ont été élaborés et en décembre 2000, le Conseil général a retenu le principe de la constitution d'un groupement d'employeur associant le département à d'autres opérateurs dans le domaine des transports.

C'est ainsi que depuis avril 2002 l'ensemble des emplois-jeunes a été transféré au sein du GET, groupement d'employeurs, qui transformera, au fur et à mesure, leur contrat initial en contrat à durée indéterminée. Une action de formation destinée à professionnaliser ces emplois est en cours de montage avec l'ANATEEP.

L'annexe VI fait le point actualisé des initiatives prises par les départements pour mettre en place des solutions d'accompagnement.

Le gouvernement a annoncé la fin du dispositif et un examen au cas par cas des situations créées (cf. plus haut III-I)

On ne peut que souhaiter que les initiatives menées dans le cadre de la sécurité routière en général et des transports scolaires en particulier, notamment en matière d'accompagnement, puissent être relayées et qu'une transition soit réalisée, tant vis à vis des enfants transportés et de leur sécurité, que des personnes recrutées qui souhaitent voir leur emploi « reconnu ».

le CNT a toujours insisté sur la nécessité d'une « professionnalisation » des métiers touchant les transports scolaires, tout d'abord les conducteurs, mais également les accompagnateurs, assortie d'une formation adaptée, qui n'est « rentable » que si une certaine pérennisation est assurée. Pour préparer la concertation prévue par le ministre des Affaires Sociales du Travail et de la Solidarité à l'occasion de la fin de chaque « emploi-jeune », il serait utile que les collectivités et associations concernées établissent dès maintenant un bilan quantitatif comme qualitatif des emplois qu'elles ont développés grâce à ce dispositif dans le domaine de la sécurité des transports en général et du transport scolaire en particulier, ainsi que le calendrier de leurs échéances.

I - La concertation avec l'Education nationale

Les conseils généraux sont toujours nombreux à signaler les surcoûts créés par le manque de concertation avec les services de l'Education nationale ; certains signalent :

« une relative indifférence des établissements scolaires vis à vis des transports scolaires qui doivent s'adapter au plus vite à toutes les décisions unilatérales au mépris des contraintes réglementaires (délais d'appel d'offres, d'établissement des circuits etc...) et des coûts pour la collectivité. ».

Ainsi le président du conseil général du **Loiret** considère que la complexité de l'organisation des transports scolaires, liée à la vie des établissements, nécessite une « *collaboration soutenue afin de préserver, voire de promouvoir, une certaine cohésion* ».

Le président du conseil général du **Loir et Cher** estime « indispensable que les relations entre les services de l'Education nationale et ceux des Transports soient améliorées afin d'éviter des orientations d'enfants dans des secteurs non desservis par les services existants. Les trajets imposés aux élèves par suite d'une affectation lointaine entraînent des amplitudes horaires incompatibles avec leur jeune âge et avec leurs difficultés, comme c'est souvent le cas des enfants orientés en classe de perfectionnement ou en section spécialisée ».

Le conseil général **de Vendée** signale les difficultés d'harmonisation des horaires « qui rendent de plus en plus aléatoires les ré enchaînements de services, alors que c'est une des nécessités pour, d'une part amortir le matériel mais également pour offrir des temps de travail suffisants aux conducteurs et donc favoriser leur recrutement. ».

Le conseil général de **Charente Maritime** rencontre à chaque rentrée des classes des difficultés de coordination qui le gênent pour prendre les mesures adaptées, notamment en ce qui concerne le transport d'élèves handicapés.

Dans les **Alpes de Haute Provence**, une concertation directe s'est établie au niveau départemental entre les services de transport et l'Inspection d'académie, largement relayée au niveau local sur le terrain avec les chefs d'établissement par le biais de réunions de secteurs.

En **Corse du Sud** un processus de concertation entre les différents partenaires a été mis en place : tout d'abord dans le cadre du Conseil départemental de l'éducation nationale où sont invités les transporteurs, complété par la commission consultative technique, ensuite, grâce à l'action de l'Education nationale, par la mise en place de « commissions de secteur », qui permettent aux chefs d'établissement, aux parents d'élèves et aux transporteurs de s'exprimer au moins une fois par an. Cette séance à laquelle assiste soit l'inspecteur d'Académie, soit un inspecteur de l' Education nationale responsable du secteur, se déroule en mars de façon à faire le bilan de l'année précédente et avoir le délai suffisant pour mettre en place des dispositions plus adaptées pour l'année suivante.

La loi n° 83-663 du 22 juillet 1983, qui a posé le principe de la compétence des départements pour l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires, a prévu l'obligation de consulter le Conseil départemental de l'éducation nationale (CDEN), sur l'organisation et le financement des services. Cette instance quadripartite rassemble des représentants de l'administration, des usagers, des élus et des enseignants : il conviendrait que les transporteurs, qui peuvent y être invités, le soient systématiquement lorsque les questions traitées les concernent. Le CDEN apparaît en effet comme le cadre privilégié qui permette aux représentants de l'Education nationale d'apporter les informations indispensables à la mise en place d'un plan de transport assurant le maximum de sécurité.

La circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires incite à accroître la concertation et la coopération entre les partenaires « pour mieux connaître les besoins, mieux tenir compte des réalités locales et du rythme de vie des enfants, réduire au minimum la durée des transports et assurer une meilleure sécurité aux points d'arrêt ».

Elle cite tous les niveaux des services de l'Education Nationale auxquels cette concertation et cette coopération doit s'exercer.

Ce texte a été complété par *la note de service du ministère de l'Education nationale n° 96-093 du 22 mars 1996* (adressée aux recteurs, inspecteurs d'Académie, directeurs de services départementaux) qui insiste sur la mise en place au sein des services de l'Education nationale, d'un interlocuteur permanent pour le conseil général au sujet des transports scolaires.

Le 14 mars 2000, transmettant le rapport 1998/1999, tant au ministre chargé des Transports qu'à la ministre déléguée chargée de l'Enseignement scolaire, le président du CNT avait fait part de la demande du CNT qu'une **mission conjointe** de l'inspection générale de l'administration de l'Education nationale et de l'Inspection générale de l'Equipement procède à une évaluation de l'application des ces deux textes

Par lettre du 1^{er} août 2000, le ministre de l'Equipement des Transports et du Logement avait demandé au vice-président du Conseil général des ponts et Chaussées de prendre l'initiative de cette mission. Des contacts ont été pris entre les deux inspections générales, mais cette mission n'a toujours pas à ce jour été mise en place

Remarque d'ensemble

Un coût élevé

L'étude du CERTU montre qu'en 2000, le coût global des transports pour les départements avoisine les 1,4 milliards d'euros (soit 53,36 euros par habitant hors PTU), augmentant de 4,2% par rapport à 1999 .

Sur ces 1,4 milliards d'euros plus de 1,250 milliards sont consacrés au transport des scolaires (soit 47,72 euros par habitant hors PTU).

En moyenne le coût du transport scolaire représente 6% du budget global des départements. Depuis 1990, ce coût a augmenté en moyenne de 47% sur les lignes régulières et de 28% sur les services spécialisés alors que l'inflation pour cette période n'a été que de 15%.

Selon le CERTU, outre la baisse globale des effectifs, d'autres facteurs expliquent cette évolution : l'augmentation du coût des transports, l'allongement des cursus scolaires, la mise en place progressive des marchés publics qui génère un surcoût en « imposant » une « remise à plat », mais qui permet, dans certains départements, d'améliorer la qualité de service par l'abaissement de l'âge du parc notamment.

En 2000, il en coûte en moyenne 613 euros (4022 F) pour transporter un élève sur SRO et 484 euros (3174 F) sur SATPS. Cette différence s'explique principalement par des trajets plus longs sur SRO que sur SATPS, les élèves transportés sur SRO étant majoritairement des lycéens.

Par habitant, le coût est très variable selon les départements recensés :

17 départements : de 15,24 euros (100F) à 38, 11 euros (250 F)

33 départements : de 11 euros (250 F) à 49,55 euros (325F)

15 départements : de 49,55 euros (325F) à 61 euros (400F)

19 départements : plus de 61 euros (400F)

L'effort consenti par les départements en matière de sécurité contribue incontestablement à maintenir ce coût à un niveau élevé. Il a diminué d'autant le coût des accidents pour la collectivité.

Un temps de transport qui reste long

Depuis des années, les regroupements pédagogiques et la spécialisation des enseignements ont considérablement augmenté les besoins de déplacement. Les trajets, donc les temps de transports restent longs. Une demande constante du groupe est que ce temps de transport n'excède par une heure trente dans la journée. Il semble malheureusement que ce délai, qui ne devait être qu'un maximum, est trop souvent atteint.

Ce temps de transport ne permet pas à l'enfant de se détendre, surtout en fin de journée, et, s'il est trop long, il perturbe son rythme quotidien, engendre de la fatigue qui ne peut que compromettre ses chances de réussite. Une étude sur le thème « Transport scolaire et réussite scolaire » avait été menée par M. GABER en 1984 en Morbihan. Elle a porté sur 3200 élèves. Si, en moyenne, un élève sur trois déclarait se lever avant 6 h 45, un sur cinq avant 6 h 30, en revanche pour les élèves transportés cette proportion atteignait 40%. Le critère scolaire retenu était l'orientation en fin de troisième. Toute chose étant égale par ailleurs, un élève utilisant un transports scolaire voyait sa probabilité d'accès au second cycle long réduite par rapport à un de ses camarades non transportés, d'autant plus que le trajet était long. Cette étude mériterait d'être renouvelée dans les conditions actuelles.

Au plan local, l'organisation de la carte scolaire, l'harmonisation des horaires des établissements, décidée en concertation avec les responsables du transport (conseil général et transporteurs) et ceux de l'Education doivent permettre de réduire ces déplacements.

Mais ne faudrait-il pas mieux évaluer les répercussions au plan local, notamment en terme de besoin de transport, des orientations pédagogiques prises au plan national?

De façon plus générale, ne faudrait-il pas engager une réflexion au plan national et interministériel pour évaluer l'ensemble de ces coûts liés au transports scolaire : coût « direct » lié à l'organisation du transport et à son fonctionnement (cette étude pourrait être pilotée par l'ADF à partir d'un panel de départements), mais aussi « coûts indirects » qui résultent notamment des perturbations sur le déroulement de la scolarité de ces enfants, ce que certains appellent le « coût pédagogique » ? Elle permettrait d'effectuer des comparaisons et de guider les choix à faire pour les années à venir : faut-il continuer à fermer des écoles, ne peut-on pas mieux utiliser les moyens nouveaux (internet), dans certains cas, ne peut-on pas prévoir des formules d'internat avec des horaires groupés sur une partie de la semaine...

V - LA SÉCURITÉ DES ENFANTS EN TRANSPORT AÉRIEN

Les enfants sont de plus en plus nombreux à emprunter le transport aérien, soit seuls, soit en groupe. Plusieurs facteurs interviennent pour expliquer cette tendance : le développement du trafic entraîné par l'élévation du niveau de vie, la multiplication des lignes, l'existence de tarifs attractifs, l'accroissement des besoins de déplacements pour des motifs culturels (séjours linguistiques), de loisirs ou tout simplement familiaux. De plus, en transport aérien, il est très sécurisant pour les parents de pouvoir confier un enfant à l'équipage.

Il en résulte une fréquentation croissante de ce mode par les enfants, qui, parfois, immédiatement avant ou après, empruntent un autre mode (autocar, train, navire...), ce qui n'est pas sans poser un certain nombre de questions.

Le transport des enfants en avion doit tout d'abord répondre à certaines règles de sécurité issues des principes généraux édictés par l'OACI, précisés en Europe par la réglementation dite « JAR-OPS » et transposés en droit français. A ces règles, s'ajoutent un certain nombre de « résolutions » ou de « recommandations » émises par IATA (international Air Transport Association) qui génèrent des procédures d'acceptation que les compagnies adoptent dans un objectif commercial vis à vis de cette clientèle.

Il faut d'abord savoir que, pour des raisons liées au calcul de la charge avion, un passager de moins de 12 ans est « enregistré » en « enfant » (poids forfaitaire à 35 kg). A ce critère d'âge s'ajoute un critère « tarifaire ». Au delà de 12 ans, le passager est « enregistré » en adulte, même s'il relève d'une tarification commerciale spéciale (jusqu'à 25 ans).

Une réglementation internationale :

- Tout passager de 2 ans et plus doit disposer d'un siège individuel équipé de ceinture (depuis 1999, tout regroupement de 2 enfants sur un siège adulte est interdit).
- Tout enfant de moins de 2 ans doit avoir avec lui un accompagnateur responsable (un accompagnateur par enfant).
- Pour que les enfants de 2 à 12 ans appliquent les consignes de sécurité, ils doivent, s'ils voyagent seuls, être placés à côté d'un adulte qui contrôlera cette application. S'ils sont en groupe, ils doivent disposer d'un accompagnateur par tranche de 12 enfants, complète ou incomplète.
- On ne doit pas placer près des issues de secours des personnes pouvant gêner une évacuation : personnes handicapées, âgées ...et enfants.

Cette réglementation est essentiellement axée sur le respect des consignes de sécurité et notamment le port des dispositifs de retenue :

Les enfants de moins de 2 ans peuvent être transportés sur les genoux de la personne les accompagnant. La question s'est posée de prévoir un dispositif de retenue complémentaire à leur intention, permettant d'éviter des accidents, notamment en cas de fortes turbulences. On s'est orienté vers la solution d'une petite ceinture, s'attachant à celle de leur accompagnateur. Cependant des études effectuées aux U.S.A. ont démontré le caractère dangereux d'un tel dispositif. La meilleure solution serait, bien entendu, d'installer l'enfant dans un siège adapté, solution qui pourrait être satisfaisante sur le plan de la sécurité, à condition qu'il soit préalablement « homologué » par la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), mais non sur le plan commercial car elle supposerait l'achat d'une place supplémentaire.

Par ailleurs la DGAC a statué sur une nouvelle norme de résistance (fauteuils, ceintures, rails de fixation etc...) dite norme 16 G, qui s'applique désormais à tous les avions nouveaux.

En transport aérien, selon les résolutions de IATA, et pour la France, de la DGAC, on considère que l'enfant de 12 ans et plus est capable d'appliquer les consignes de sécurité, comme un adulte. On peut s'interroger sur la pertinence du choix de cet âge, quand on sait que la responsabilité pénale ne commence qu'à 13 ans.

De plus, comme l'enfant de plus de 12 ans est enregistré en « adulte », il figure comme un adulte sur la liste des passagers ; si les parents ne signalent pas son existence, l'équipage peut, au vu de la liste, ignorer la présence d'enfants mineurs de 12 à 18 ans. Or ceux-ci peuvent aussi poser des problèmes, notamment de comportement.

C'est pour cela qu'Air France, par exemple, est sur le point de créer un nouveau produit commercial, les « jeunes passagers », qui aura le double intérêt de pouvoir identifier un client mineur (comportement dans l'avion) et de proposer une surveillance individuelle sur demande des parents (sécurité pendant le voyage).

Des pratiques commerciales diverses

Chaque compagnie est tenue d'appliquer cette réglementation, mais peut, dans un objectif commercial, adopter un certain nombre de pratiques :

Ainsi la pratique des enfants « UM » (Unaccompagné Minor) : sur les lignes d'Air France, les enfants entre 4 et 12 ans sur les voyages domestiques, et entre 5 et 12 ans sur les voyages internationaux peuvent voyager seuls. Ils sont pris en charge par le personnel au sol au moment de leur enregistrement, et confiés ensuite à l'équipage, au moment de l'embarquement. Au débarquement, l'opération inverse est effectuée : l'équipage les confie au personnel de l'escale d'arrivée.

Pendant le trajet, chacun d'eux est placé à côté d'un adulte. Celui-ci, comme cela lui est indiqué au départ, doit surveiller que les consignes de sécurité sont appliquées par son jeune voisin. On constate quelquefois des refus de la part d'adultes d'avoir à exercer cette surveillance.

A l'arrivée, l'enfant doit être remis à la personne désignée à la compagnie pour le recevoir. Il arrive qu'un avion, en raison de conditions climatiques par exemple, soit dérouté vers un autre aéroport que celui initialement prévu : une procédure existe pour ces cas d'irrégularités d'exploitation, qui consiste à contacter les attendants, pour les informer du contretemps, et leur donner toutes les informations sur le ré-acheminement de l'UM à sa destination. Quoiqu'il arrive, (ré-acheminement par air, fer, route) l'enfant reste sous la surveillance constante d'un agent de la Compagnie jusqu'à sa remise aux parents.

Sur certaines lignes, à des périodes déterminées comme les veilles de rentrées scolaires, le nombre d'enfants non accompagnés est très important et les compagnies peuvent imposer un quota : lors de la réservation, si le quota est atteint sur le départ demandé, une autre proposition est faite au client, de manière à pouvoir répondre à la demande dans des conditions strictes de sécurité.

Lorsqu'un enfant, dont les parents ont acquis un billet auprès d'une compagnie déterminée, est transporté par une compagnie autre (cas des compagnies affiliées, franchisées, étrangères), le service offert est celui de la compagnie « marketing » (celle qui a émis le billet.). Les transporteurs qui effectuent la relation pour le compte de la compagnie marketing adoptent ses règles commerciales.

Il persiste en transport aérien des usages relevant d'une époque où le trafic était moins développé, où les avions étaient plus petits et où il existait entre les passagers un certain climat de solidarité (ex : la surveillance d'un enfant était facilement admise). Cependant la situation a évolué : tout d'abord la réglementation de sécurité est plus contraignante, ensuite le trafic augmente, le comportement des passagers devient plus individualiste, chacun s'interrogeant sur la responsabilité que ce type de surveillance pourrait impliquer ; enfin la concurrence conduit les compagnies à développer certaines pratiques commerciales souvent très différentes les unes des autres : Ce manque d'homogénéité peut conduire parfois à des malentendus, voire à des incidents. Néanmoins le client est informé dès la réservation des règles et pratiques de la compagnie qu'il souhaite emprunter, quel que soit le lieu où il exprime sa demande (agence de voyage, compagnie aérienne, autre pays etc...).

Il serait utile qu'une réflexion soit engagée sur ce thème entre l'ensemble des partenaires (administrations, transporteurs, gestionnaires d'aéroports, organisateurs de transport, représentants des personnels, des usagers etc ...) afin de proposer un cadre pour que ces pratiques commerciales soient plus homogènes et compatibles avec l'exigence prioritaire qui est celle de la sécurité.

L'expérience de la compagnie nationale Air France

La fréquentation annuelle des lignes de la compagnie nationale Air France par les enfants est la suivante :

Nombre d'enfants	Long courrier	Moyen courrier	Court courrier (vol domestique)	TOTAL
2 - 12	300 000	336 000	700 000	1 336 000
0 - 2 (bébé)	65 000	56 000	150 000	271 000
TOTAL	365 000	392 000	850 000	1 607 000
Dont U.M.	500 000			

Des mesures particulières sont en vigueur :

- jusqu'à récemment, les familles, en vol long courrier, étaient regroupées à l'arrière de l'appareil dans un « espace famille ». Cette disposition, mal ressentie par les familles, est abandonnée par Air France : les familles bénéficient désormais du choix des sièges dans la totalité de la cabine.
- sur tous les vols, des rallonges de ceintures sont installées pour permettre d'attacher les bébés.
- Les « UM » sont toujours placés à côté d'un adulte
- Quand ils sont plusieurs, ils sont regroupés pour permettre à un membre du personnel de mieux s'en occuper.

Un certain nombre de procédures sont décrites pour :

- bien sécuriser le voyage de l'enfant
- bien s'assurer de sa sécurité pendant les correspondances et de la remise aux attendants à l'arrivée
- en cas d'irrégularités d'exploitation, bien veiller à la sécurité et au confort, en particulier en cas de « re routing » sur une autre compagnie, ou en cas d'hébergement.

|

|

VI - LE TRANSPORT DES ENFANTS PAR VOIE MARITIME⁷

Pour la première fois, le rapport aborde la question du transport des enfants en maritime. Il ne s'agit que d'une première approche, qui a pour but de tracer le cadre de la question, qui pourra être approfondie dans les travaux ultérieurs.

Devra également être traitée la question du transport par voie navigable, le tourisme fluvial étant une activité en développement

Un cadre juridique de dimension internationale

En ce qui concerne le transport des enfants par voie maritime, il faut avant tout souligner que la réglementation, contrairement à celle du transport aérien, est beaucoup plus floue et son évolution lente.

Le transport de passagers est régi par des textes de niveaux différents : internationaux, européens et nationaux , qu'il convient de rappeler. .

- Sur le plan international, dans le cadre de l' IMO (International Maritime Organisation) qui traite tout particulièrement des conventions internationales concernant la sécurité à bord des navires , un comité émet des résolutions et des recommandations aux gouvernements qui en sont membres. Plus précisément, les gouvernements sont « invités à ... ».

Il est vrai que le grand nombre de pays, la multiplicité des compagnies de transport maritime, de toutes tailles, compliquent sérieusement le « consensus autour des thèmes et réglementations ». L'application est toutefois contraignante pour les états signataires de l'instrument international (ex : code, convention...) auquel se rattachent les résolutions.

De par leur élaboration, les instruments internationaux ne s'adressent qu'aux navires effectuant des voyages internationaux.

- Sur le plan communautaire, la Commission Européenne reprend à son compte les travaux de l'OMI et, très généralement, émet des directives et des réglementations, dont la finalité est une application plus précoce des dispositions adoptées à l'OMI et plus étendue, car elle concernent également les navires effectuant des voyages nationaux.

La notion de « comptage des âmes à bord »

Sur le plan national, la réglementation française puise ses sources dans les instruments internationaux que la France a ratifiés et dans la transposition des directives communautaires. Cette réglementation ne s'applique qu'aux navires battant pavillon français et se présente sous la forme de divisions...

Il en existe plusieurs dizaines dont l'une se rapproche plus particulièrement du thème « transports d'enfants ».

- Il s'agit de la division 170 : « Enregistrement des personnes à bord des navires à passagers ».

- Elle précise son champ d'application : tout navire à passagers exploités au départ ou à destination d'un port français , ainsi qu'aux navires à passagers français exploités dans les eaux communautaires.

- Elle instaure une obligation de comptage : toutes les personnes se trouvant à bord d'un navire à passagers appareillant d'un port français ou à bord d'un navire français appareillant d'un port de la Communauté doivent être comptés avant le départ dudit navire. Cette obligation se rapproche de la notion traditionnelle dans la Marine du « comptage des âmes à bord ».

- Elle prévoit également une obligation d'enregistrement nominatif : à compter du 1^{er} janvier 2000, pour un voyage de plus de 20 milles nautiques sont désormais exigés :

- les noms de famille des personnes à bord
- les prénoms ou leurs initiales
- le sexe
- l'indication de la catégorie d'âge (adulte, enfant, nourrisson)

⁷ Nota : ce complément a été rédigé grâce à

M. Pascal Raine, du SNPNC , ancien navigant de la marine marchande et à M. Philippe Cauneau, adjoint au chef du bureau de la réglementation à la Sous-direction de la Sécurité maritime à la Direction Générale des Affaires Maritimes et des Gens de Mer.

Ces informations sont communiquées au plus tard 30 minutes après le départ du navire à passagers à l'agent de la compagnie.

La division 170 fait état d'exemptions : par exemple pour un navire effectuant plusieurs navettes dans la journée dont le temps de parcours est inférieur à une heure ou pour un navire navigant dans une « zone maritime protégée » à 6 milles maximum d'un refuge, en fait, de la terre ferme.

- d'autre part, la division 221 reprend les dispositions de la convention internationale pour le sauvetage en mer, dite « convention SOLAS » que la France, a signée.,

Ce texte prescrit des règles très précises touchant à la sécurité des navires, donc par voie de conséquence à celle des passagers. Elles concernent en particulier les domaines touchant à la stabilité du navire, à l'état du navire, à la prévention, la détection et la lutte contre l'incendie, à la drome de sauvetage (matériel de sauvetage : canots, brassières etc...) et aux équipements de navigation.

En ce qui concerne les équipements de sauvetage, des brassières adaptés aux enfants (plus précisément aux personnes de faible poids, correspondant à des âges de 5 à 10 ans) sont prévues dans une proportion de 10% des personnes embarquées. En cas de voyages d'enfants, le nombre est augmenté en conséquence.

Mais, selon cette convention, les enfants de moins de 1 an ne sont pas comptés comme passagers (alors qu'ils le sont dans la division 170 citée plus haut !)

Une absence de réglementation spécifique aux enfants, où prime l'expérience des « choses de la mer ».

En transport maritime, si l'enfant passager est identifié, le transport d'enfant en tant que tel ne bénéficie pas d'un traitement spécifique.

Il ne pose d'ailleurs pas de difficultés particulières.

Les compagnies de transport maritime agissent selon leur particularité et le type de passagers. La notion d'espace, de taille du navire entre largement en ligne de compte, de même que les pratiques de l'armateur et de ses capitaines.

Comme en aérien, l'équipage, sauf le personnel de pilotage, est censé être accompagnateur.

Il convient de rappeler que les voyages effectués dans le cadre des activités scolaires ou de celles des centres de loisirs et de vacances bénéficient de normes d'encadrement prescrites par leur propre réglementation.

(Nota : Parmi les points à approfondir : la desserte des îles en vedettes à passagers, le transport scolaire en Guyane par pirogue etc...)

Une intermodalité à faciliter

Qu'ils soient seuls ou en groupe, les enfants sont de plus en plus nombreux à voyager. ils empruntent parfois au cours du même trajet un autre mode (car, train etc...)

La définition de l'enfant et du bébé varie suivant les modes de transport, ce qui entraîne des conséquences en terme de tarifs, mais également en terme de responsabilités etc...

Les règles de sécurité ont été établies pour chaque mode selon sa spécificité. Ainsi, en aérien, suivant la réglementation, la mise en place des moyens d'accompagnement est à la charge du transporteur aérien. En transport par autocar, la Jeunesse et les sports et l'Education nationale imposent effectivement des normes d'accompagnement, dont la mise en place et le financement sont à la charge de l'organisateur du transport. Le développement de l'intermodalité nécessite une réflexion sur la cohérence et l'harmonisation de ces règles.

Pour exemple, la compagnie Air France qui a des accords réciproques avec le Thalys pour les passagers en provenance ou à destination de Bruxelles ou en correspondance à CDG, n'accepte pas les UM dans ce cadre, puisque le produit « UM » ne peut être assuré sur les parcours « fer ». Une solution pourrait être la mise en place par Thalys d'hôtesse à bord des voitures à l'instar des avions, l'investissement n'en serait pas neutre.

Il apparaît nécessaire de rechercher les mesures susceptibles de faciliter dans les meilleures conditions leur passage d'un mode à l'autre, et par là-même, leur sécurité.

<p>Le CNT demande que l'on étudie l'harmonisation entre les modes des définitions par âge des passagers (bébé, enfants, adultes), des règles de sécurité (comme celles relatives à l'accompagnement des enfants), des niveaux de responsabilités des transporteurs et de leurs personnels, et cela en tenant compte du contexte européen et international</p>
--

CONCLUSION : PROPOSITIONS DU CNT

1 Assurer et améliorer la connaissance des accidents de la route

- Adapter la définition « Accident de transport d'enfants »
« Tout accident, quelle que soit sa gravité, y compris un accident matériel ».
- Rediffuser, le moment venu, à toutes les unités locales de police et de gendarmerie de cette définition particulière
- A l'occasion de la prochaine révision de l'arrêté du 2 juillet 1982, étudier l'harmonisation des limites d'âge en alignant la définition des enfants (moins de 17 ans liée à l'obligation scolaire) sur celle des mineurs (moins de 18 ans liée à la majorité civile)
- Lancer une réflexion entre le ministère des Transports et les autres ministères concernés (Justice, Intérieur, Défense) pour étudier la création d'une base de données commune des procédures des accidents de la route, qui serait accessible par chaque autorité ou organisme habilité, dans le respect du secret de l'instruction. L'objectif est d'alléger la tâche des forces de l'ordre et de mutualiser les informations.
- Assurer de façon systématique les enquêtes sommaires d'accident (REAGIR) dans le but de faciliter tout d'abord la mise en place de boucles locales de retours d'expérience et ensuite d'en permettre la synthèse au niveau national.
Dans ce contexte, il conviendrait de mettre en place une enquête REAGIR en cas d'accidents mortels ou graves intervenus à des enfants aux points d'arrêt, que le véhicule de transport en commun soit impliqué ou non.

2 Améliorer la sécurité aux points d'arrêt

- Actualiser le guide réalisé en 1995 par le CERTU et l'ANATEEP « Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt – Méthodologie et recommandations » par la description d'expériences effectivement réalisées dans les départements

3 – Mettre en place des formules d'accompagnement

- Inciter à la mise en place d'accompagnateurs en transports scolaires

4 - Assurer une formation en transport scolaire**des conducteurs**

- Généraliser la formation spécifique « transport d'enfants »
- Mettre au point un module « conduite de cars à étages » et un module « conduite de nuit, vigilance » qui seraient dispensés au cours de la FCOS
- Permettre la parution dans un délai rapide d'un « décret-balai » qui permette d'étendre les obligations de formation professionnelle prévues par la loi du 4 février 1998 à tous les conducteurs routiers professionnels, quel que soit leur statut et leur secteur d'activité.

des accompagnateurs en transport scolaire

- Assurer une formation à la sécurité dans les transports

5 Prévoir la formation à la sécurité des transports du personnel d'encadrement des centres de vacances et de loisirs :

- Faire en sorte que soit dispensée aux organisateurs et animateurs de centres de loisirs et de vacances une véritable formation à la sécurité dans les transports, routier comme ferroviaire, par le biais des formations existantes en matière d'encadrement (BAFD et BAFA).

6 Améliorer la concertation Education nationale/Transports au niveau local :

- Relancer la demande d'une mission conjointe de l'Inspection générale de l'administration de l'Education nationale et de l'Inspection générale de l'Equipement pour évaluer l'application de la circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires (complétée par la note de service du ministère de l'Education nationale du 22 mars 1996).

7- Evaluer le « Coût social » du transport scolaire

- Engager une réflexion au plan national et interministériel pour évaluer l'ensemble des coûts liés au transports scolaire : les coûts « directs » liés à l'organisation des transports et à leur fonctionnement, selon les catégories, mais aussi « coûts indirects », comme ceux qui résultent notamment des perturbations sur le déroulement de la scolarité de ces enfants, ce que certains appellent le « coût pédagogique »

Elle permettrait d'effectuer des comparaisons et de guider les choix à faire pour les années à venir : faut-il continuer à fermer des écoles ? ne peut-on pas mieux utiliser les moyens nouveaux (internet) ? dans certains cas, ne peut-on pas prévoir des formules d'internat avec des horaires groupés sur une partie de la semaine ?..

8- Améliorer la sécurité des transports en autocars sur longue distance :

Afin que les travaux du CNT aboutissent sur la mise en place effective d'un modèle de contrat en transport public et occasionnel de voyageurs par autocar.

- Engager une réflexion avec l'Education nationale et les collectivités publiques sur la mise au point d'un modèle de contrat équivalent pour les transports effectués dans le cadre d'un marché public.

9 Anticiper sur les mesures imposant l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les autocars:

- Demander à la Commission Européenne la mise à l'étude dès maintenant de dispositifs adaptés à la morphologie des enfants de petite taille (environ moins de 10 ans), assortie d'un délai de réalisation.

10- Faire le point des activités déployées à l'aide d'« emplois-jeunes » en vue de leur évaluation et de leur éventuelle pérennisation :

- Préparer la concertation prévue par le ministre des Affaires Sociales, du Travail et de la Solidarité à l'occasion de la fin d'un emploi-jeune : pour cela il serait utile que les collectivités et associations concernées, de même que les entreprises (SNCF-RATP-transporteurs...) établissent dès maintenant un bilan quantitatif comme qualitatif des emplois qu'elles ont développés grâce à ce dispositif dans le domaine de la sécurité dans les transports en général, et du transport scolaire en particulier, ainsi que le calendrier de leurs échéances

11- Concilier sécurité et intermodalité :

- Mettre à l'étude une harmonisation entre les modes terrestres et aériens des définitions par âge des passagers (bébé, enfants, adultes), des règles de sécurité (comme celles relatives à l'accompagnement des enfants), des niveaux de responsabilités des transporteurs et de leurs personnels, et cela en tenant compte du contexte européen et international.

12- Etudier la sécurité des enfants au cours de l'ensemble de leurs déplacements

- Préparer les conditions d'une étude de la sécurité des enfants au cours de tous leurs déplacements quelque soit le mode emprunté, y compris piéton, soit par l'extension des compétences du groupe de travail existant, soit par la création d'un nouveau groupe .

ANNEXES

<u>ANNEXE n° I - Définitions des notions de « transport en commun d'enfants » et d' « accident de transport en commun d'enfants »</u>	85
<u>ANNEXE n° II - Statistiques d'accidents de transports d'enfants</u>	87
<u>ANNEXE n° III - Echange de correspondances entre le président du CNT et le Directeur Général de la Gendarmerie Nationale relatives à la remontée des informations</u>	107
<u>ANNEXE n° IV - Avis du Conseil National des Transports</u>	111
<u>ANNEXE n° V - Extrait du projet de modèle de contrat en transport public et occasionnel de voyageurs par autocar</u>	115
<u>ANNEXE n° VI - Initiatives des départements en faveur de l'accompagnement des élèves transportés</u>	117
<u>Annexe VII – contribution de la CFDT Union Fédérale Route à la réflexion relative à l'accompagnement</u>	121
<u>ANNEXE n° VIII- Liste de textes intervenus en matière de sécurité routière</u>	123
<u>ANNEXE n° IX Le groupe de travail « Sécurité des transports d'enfants »</u>	129
<u>ANNEXE n° X - Adresses des organisations professionnelles et organismes cités</u>	133

ANNEXE n° I - Définitions des notions de « transport en commun d'enfants » et de « accident de transport en commun d'enfants »

adoptées par le groupe permanent « sécurité des transports d'enfants »

I – TRANSPORTS EN COMMUN D'ENFANTS

Le groupe a retenu les transports d'enfants et adolescents de moins de 17 ans ou qui suivent les classes de l'enseignement secondaire (premier ou deuxième cycle), lorsqu'ils sont effectués à destination ou au retour d'un établissement d'enseignement ou à l'occasion d'activités directement liées à l'enseignement, telles que les déplacements pour activités sportives (transports péri-scolaires⁸).

Toutefois le groupe a estimé qu'il ne pouvait pas se désintéresser des autres transports d'enfants et d'adolescents (transports postscolaires), tels que les transports effectués à l'occasion de sorties non directement liées à l'enseignement ou pendant les vacances scolaires, notamment en liaison avec la fréquentation des centres de vacances.

II – ACCIDENTS DE TRANSPORT EN COMMUN D'ENFANTS

Le groupe a retenu les accidents survenant au cours des opérations de transport d'enfants et d'adolescents (y compris les montées et descente de véhicule) mettant en cause :

- ?? Les véhicules de transport en commun des services routiers réguliers créés pour assurer à titre principal à l'attention des élèves la desserte des établissements d'enseignement ;
- ?? Les véhicules de transport en commun des autres services routiers réguliers publics ;
- ?? Les véhicules de transport en commun affectés occasionnellement à des transports scolaires, périscolaires ou post scolaires ;
- ?? Les véhicules spécialement aménagés (enfants handicapés, ...) affectés à un transport scolaire, périscolaires ou post scolaires .

III – DOIVENT EGALEMENT ETRE CONSIDERES COMME ACCIDENTS DE TRANSPORTS EN COMMUN D'ENFANTS :

Les accidents corporels survenant aux enfants et adolescents transportés ou destinés à être transportés dans les conditions prévues aux paragraphes 1 et 3 ci-dessus lorsque ces accidents se produisent lors d'une traversée de voie de circulation dans les instants qui précèdent la montée dans le véhicule affecté au transport ou dans les instants qui suivent la descente du véhicule.

⁸ Par transports périscolaires, il y a lieu d'entendre les déplacements présentant un caractère de régularité, directement liés à l'activité de l'établissement scolaire, à l'exclusion de tout voyage touristique.

ANNEXE n° II - Statistiques d'accidents de transports d'enfants

**1 - TABLEAUX RECAPITULATIFS D'ENSEMBLE
ANNEES SCOLAIRES 1984 A 1998/1999****2 - TABLEAUX ANALYTIQUES
ANNEES SCOLAIRES 1999/2000 et 2000/2001**

- **Circonstances**
 - (A) accidents
 - (B) victimes
- **Causes**
 - (C) accidents
 - (D) victimes

3 - LISTE COMPLETE DES ACCIDENTS

- **Sécurité Publique**
- **Gendarmerie**

Abréviations :

BL : Blessé léger

BG : blessé grave

T : tué

V : victime (T+BG+BL)

TC : transport en commun

VL : voiture particulière

PL : poids-lourd

I/ TABLEAUX RECAPITULATIFS D'ENSEMBLE
ANNEES SCOLAIRES 1984 A 1998/1999

A/ TABLEAUX D'ENSEMBLE

Nombre d'accidents	84/85	85/86	86/87	87/88	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99
Police (dt avec vict)	24 13	41 24	25 17	17 8	25 13	16 11	18 13	25 16	23 15	14 10	16 12	17 15	22 19	16 5	15 12
Gendarmerie (dt avec vict)	86 40	81 48	67 43	86 51	67 49	81 47	100 63	98 60	96 53	104 54	107 70	98 59	102 62	74 46	57 30
TOTAL (dt avec vict)	110 53	122 72	92 60	103 59	92 62	97 58	118 76	123 76	119 68	118 64	123 82	115 74	124 81	90 51	72 42

Nombre de victimes		84/85	85/86	86/87	87/88	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99
Police	T	3	0	0	0	1	1	0	1	3	0	1	2	0	1	1
	BG	6	16	6	2	1	5	5	3	13	3	8	3	8	3	4
	BL	40	50	57	16	33	12	31	30	74	24	13	92	63	4	41
	Tot.	49	66	63	18	35	18	36	34	90	27	22	97	71	8	46
Gendarmerie	T	8	7	2	5	4	3	6	7	2	8	6	6	14	0	3
	BG	34	27	19	29	36	30	28	25	43	24	32	16	15	31	8
	BL	118	136	104	203	145	186	199	207	147	182	295	197	219	184	87
	Tot.	160	170	125	237	185	219	233	239	192	214	333	219	248	215	98
TOTAL	T	11	7	2	5	5	4	6	8	5	8	7	8	14	1	4
	BG	40	43	25	31	37	35	33	28	56	27	40	19	23	34	12
	BL	158	186	161	219	178	198	229	237	221	206	308	289	282	188	128
	Tot.	209	236	188	255	220	237	268	273	282	241	355	316	319	223	144

B/ NOMBRE MOYEN DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES (1984/1997)

	Police		Gendarmerie		TOTAL	
	1984/98	1996/98	1984/98	1997/98	1984/97	1997/98
Nombre accidents	21	16	89	74	110	90
T	1	1	6	0	6	1
BG	6	3	28	31	34	34
BL	38	4	180	184	219	188
Total victimes	45	8	214	215	259	223

NB – Compte tenu de la rupture de série, intervenue en janvier 1999, les moyennes n'ont pas été calculées.

II/ TABLEAUX ANALYTIQUES

(EN NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES, AINSI QU'EN POURCENTAGE DU TOTAL)

CIRCONSTANCES**A/ NOMBRE D'ACCIDENTS**

CIRCONSTANCES	1999/2000 – 2000/2001	
1- Points d'arrêts (12%)	14	
— à la montée		
— à la descente		
par véhicule croisant		4
par véhicule dépassant		3
— par T.C. (arrivée ou départ)		7
dont bousculades		
— collision à l'arrêt		
2 -Pendant le trajet (88%)	104	
— origine dans le T.C. (2%)	2	
• porte ouverte		2
• incendie		
• défaillance mécanique		
— origine à l'extérieur (98%)	102	
Collisions (78%)	81	
• avec V.L.		50
• avec P.L.		11
• avec deux roues		8
• piétons		6
• autres (T.C., tracteurs)		4
• collision en chaîne		2
Sans collisions (20 %)	21	
• pertes de contrôle diverses (y.c. chocs avec obstacles fixes)		21
TOTAL (100 %)	118	

CIRCONSTANCES**B/ NOMBRE DE VICTIMES**

CIRCONSTANCES	1999/2000- 2000/2001
<p>1- Points d'arrêts (5 %)</p> <ul style="list-style-type: none"> — à la montée — à la descente <ul style="list-style-type: none"> par véhicule croisant par véhicule dépassant — par T.C. (arrivée ou départ) <ul style="list-style-type: none"> dont bousculades à l'arrivée — collision à l'arrêt 	<p>15 (2 T - 8 BG - 5 BL)</p> <p>4 (1T - 2 BG - 1BL) 3 (2BG - 1 BL)</p> <p>8 (1T - 4BG - 3BL)</p>
<p>2 -Pendant le trajet (95%)</p> <ul style="list-style-type: none"> — origine dans le T.C. <ul style="list-style-type: none"> • porte ouverte • incendie • défaillance mécanique — origine à l'extérieur <ul style="list-style-type: none"> Collisions <ul style="list-style-type: none"> • avec V.L. • avec P.L. • avec deux roues • piétons • autres (T.C. , tracteurs) • collision en chaîne Sans collision <ul style="list-style-type: none"> • pertes de contrôle (y.c. chocs avec obstacles fixes) 	<p>269 (3 T - 5BG - 261 BL)</p> <p>2 (1BG - 1 BL) 2 (1BG - 1BL)</p> <p>267 (3 T - 4BG - 260 BL)</p> <p>178 (3T 3BG 172BL)</p> <p>95 (95 BL) 38 (3T 3BG 32BL) 4 (4BL)</p> <p>21 (21BL) 20 (20BL)</p> <p>89 (1 BG - 88 BL)</p> <p>89 (1 BG - 88 BL)</p>
<p>TOTAL (100 %)</p>	<p>284 (5 T - 13 BG - 266 BL)</p>

CAUSES

C/ NOMBRE D'ACCIDENTS

CAUSES	1999/2000- 2000/2001	
1- Les passagers (3%)	3	
— Chahut		2
— Enfant malade		1
2 - Le véhicule (9%)	11	
— Surcharge		2
— Choc à l'extérieur		7
— Porte ouverte		2
— Défaillance mécanique		
— Incendie		
3- Comportement du conducteur (20%)	24	
A) Non infractionnel	6	
— Pertes de contrôle indéterminées		3
— Fatigue du conducteur		3
B) Infractionnel (21 %)	18	
— Pertes de contrôle		
• avec ou sans collision		
— Refus de priorité		5
— Dépassement		5
— Ligne continue		
— Passage piétons - feu rouge		
— Vitesse excessive		8
— Passage à niveau		
— Alcoolémie		
— non respect Point d'arrêt		
4 - Comportement des autres usagers (avec ou sans collision (56 %)	66	
— Piétons	5	
— Véhicules divers	61	
• V.L.		43
• P.L.		4
• Deux-roues		8
• Autres T.C.		1
• Autres véhicules		5
5- Voirie (verglas, neige, animaux ...) (12 %)	14	
6 - Cause indéterminée		
TOTAL (100 %)	118	

CAUSES

D/ NOMBRE DE VICTIMES

CAUSES	1999/2000- 2000/2001
1- Les passagers (6 %) — Chahut — Enfant malade	16 (16BL)
2 - Le véhicule (4%) — Surcharge (surnombre) — Choc à l'extérieur — Porte ouverte — Défaillance mécanique — Incendie	12 (1 T - 5 BG - 6BL) 1 (1 BL) 9(1T 4BG 4BL) 2(1BG - 1BL))
3- Comportement du conducteur (23%) A) Non infractionnel — Pertes de contrôle indéterminées — Fatigue du conducteur B) Infractionnel — Pertes de contrôle • avec ou sans collision — Refus de priorité — Dépassement — Ligne continue — Passage piétons - feu rouge — Vitesse excessive — Passage à niveau — Alcoolémie — non respect point d'arrêt	65 (3T 1BG 61 BL) 29 (29 BL) 5 BL 24 BL 36 (3 T - 1 BG - 32 BL) 17(1 BG - 16 BL) 3 (3 T) 16 (16 BL)
4 - Comportement des autres usagers (avec ou sans collision (44%)) — Piétons — Véhicules divers • V.L. • P.L. • Deux-roues • Autres T.C. • Autres véhicules	125 (1 T – 4 BG - 120 BL) 77 (1 T - 3 BG - 73 BL) 22(1 BG - 21 BL) 4 (4BL) 1 (1BL) 21 (21 BL)
5- Voirie (verglas, neige, animaux ...)(23%)	66 (3BG - 63 BL)
6 - Cause indéterminée	
TOTAL (100 %)	284 (5 T - 13 BG - 266 BL)

3 – LISTES DES ACCIDENTS

(I) CIRCONSTANCES	CODES
Incendie du véhicule	
- sans collision	10
- suite collision	20
Accident hors du véhicule	
Par le véhicule	
Avant l'arrêt	31
Au démarrage	32
Reculant	33
Par un autre véhicule	
croisant après la descente des enfants	34
Dépassant après la descente des enfants	35
Avant la montée	36
Autre	37

(II) CONSEQUENCES CORPORELLES

Ne concernent que les enfants transportés, de même ceux qui montent et qui descendent

(III) CAUSE PRESUMEE	CODES
Liée au conducteur de TC	
- comportement infractionnel	41
- malaise	42
- fatigue	43
Liée au véhicule	
- freins	51
- pneumatiques	52
- ouverture et fermeture de porte	53
- mécanique	54
- liée à la voirie et divers	60
- fortuit ou indéterminé	70
- dû à un autre usager	80

(IV) OBSERVATIONS

- Description sommaire de l'accident
- Indication des victimes autres que les enfants (conducteur du TC, accompagnateur ...)

Tableau n°1

Accidents de transport d'enfants constatés par la Sécurité publique**1^{er} juillet 1999– 30 juin 2000**

	Date	Heure	Service	Circons- tances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS
					BG	BL	T		
1	04/08/99	13h30	R	31		1		41	Le conducteur du bus effectue un demi tour sur le parking d'un supermarché. Lors de sa manœuvre il écrase le pied d'une lycéenne sourde et muette.
2	13/08/99	9h15	R	37	-	2	-	41	Le bus chute dans une tranchée ferroviaire après la perte de contrôle du véhicule. Au bas du ravin le bus s'est couché. Les passagers ont été évacués par les portes arrières.
3	10/09/99	16h50	Scol	37				70	Le bus scolaire, qui allait s'arrêter au feu tricolore, heurte un piéton qui traverse la chaussée à sa hauteur. Le piéton est légèrement blessé
4	28/09/99	8h15	Scol	31	-	-	-	70	Le transport scolaire arrivant à l'arrêt de bus réduit sa vitesse en constatant la présence d'enfants. Un piéton déboite en traversant la chaussée. Malgré un freinage énergique l'autobus le percute et le projette à 4 mètres. Le piéton est gravement blessé.
5	17/11/99	8h 40	R	37		4		80	Un bus heurte l'arrière d'un autre bus, lequel est projeté contre l'arrière d'un troisième bus
6	18/11/99	7h30	R	37		-		80	Un fourgon dérape suite à un ralentissement et heurte un bus qui transporte 50 élèves.
7	02/12/99	17h20	Scol	37	-	-	-	70	Le transport scolaire démarre au feu vert et percute un piéton qui traverse sans regarder sur le passage protégé. Celui-ci est blessé.
8	03/12/99	12h10	Scol	31	1			80	Un car scolaire roule sur la cheville d'un élève qui est tombé sur la voie après avoir été poussé par un de ses camarades. L'enfant est gravement blessé.
9	16/12/99	10h 45	Scol	37		11		80	Une camionnette perd le contrôle de son véhicule et vient percuter un car scolaire qui roulait face à lui
10	24/01/00	8h15	R	37		9		60	Le car de transport scolaire a percuté un mur dans un virage à cause de la chaussée glissante.
11	31/01/00	16h20	Scol	37		4		70	Le car scolaire freine brusquement et heurte un véhicule qui se trouvait être arrêté à une intersection.
12	3/03/00	17h15	R	37				80	Suite à une rafale de vent, un cyclomoteur est déporté sur l'avant gauche d'un car scolaire arrivant en face de lui.
13	31/03/00	20 h	Scol	37				80	Un VL roulant à vive allure et n'ayant pu maîtriser sa vitesse effectue un tête à queue complet et percute l'avant d'un bus scolaire. Le chauffeur du VL DCD
14	25/05/00	16h30	Scol	37	-	-	-	41	Le car scolaire marque un temps d'arrêt au stop puis tourne sur sa gauche. Il entre en collision avec un VL qui termine sa course dans un champ après avoir effectué deux tonneaux.
15	20/06/00	16h45	R	32			1	70	L'élève court le long de l'autobus afin d'actionner le système d'ouverture de porte. Il perd l'équilibre et chute sur la chaussée. L'autobus continuant sa progression passe sur le corps du piéton qui décédera.
				TOTAL	1	31	1		

Tableau n°2
Accidents de transport d'enfants constatés par la Sécurité publique

1^{er} juillet 2000 – 30 juin 2001

	Date	Heure	Service	Circons- tances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS
					BG	BL	T		
1	08/08/20 00	16 h 30	régulier	37	-	7	-	70	Un ensemble routier et un autocar circulent sur la même file et dans la même direction. Le conducteur du car gêné par une voiture venant sur la voie de gauche et se rabattant brusquement devant lui, freine brusquement et est heurté sur son arrière par l'ensemble routier.
2	18/09/20 00	17 h 20	Régulier	31	1	-	-	70	Un jeune piéton âgé de 11 ans attend le car scolaire sur le trottoir. Suite à une bousculade, ce piéton tombe sur la chaussée à hauteur de la roue arrière droite du car
3	20/09/20 00	16 h 45	Spécial	37	-	7	-	80	A l'approche d'un virage, une conductrice perd le contrôle de son véhicule en dérapant sur la chaussée glissante (gas-oil). Elle percute un car transportant des enfants qui circule en sens inverse
4	12/10/20 00	9 h 40	Régulier	37	-	-	-	80	Un véhicule quitte un parking afin de se diriger vers un rond point, ne ralentit pas, ne marque pas l'arrêt à la balise « céder le passage ». Le bus se dirigeant également vers le rond point a heurté le véhicule qui est allé finir sa course dans un lampadaire
5	30/11/20 00	8 h 05	Régulier	37	-	5	-	70	Le bus scolaire et un véhicule se dirigent vers un rond point. Pour une raison indéterminée, le bus freine et est percuté par le véhicule particulier
6	04/10/20 00	9 h 40	Régulier	37		13	-	80	Suite à un ralentissement important, un camion percute l'arrière gauche de l'autobus en dépit du freinage et d'une manœuvre d'évitement. Conducteur bus blessé .
7	15/12/20 00	14 h 10	Spécial	37	-	8	-	80	Un véhicule particulier perd le contrôle dans un virage, franchit la ligne blanche et percute un autocar qui circule dans l'autre sens. Cond et 1 accompagnateur BL
8	16/01/20 01	7 h 20	Régulier	37	-	4	-	80	Le conducteur de la motocyclette percute violemment un véhicule autobus dans sa voie de circulation et se retrouve projeté à une dizaine de mètres de son engin.
9	27/01/20 01	9 h 05	Régulier	37	-	6	-	80	Un car A circule sur la CD 21 ; il est suivi par un car B qui est vide de tout passager. Le premier freine suivi par le second qui perd le contrôle et termine sa course dans le fossé de la voie opposée, coupant la circulation dans le sens inverse et s'immobilise. Un car C qui circule en face a sa trajectoire coupée par le véhicule B. Il le percute à l'arrière en tentant de l'éviter par la gauche.
10	20/03/20 01	17 h 25	Régulier	37				80	Le bus est arrêté à un « cédez le passage ». Un cyclo double la queue de voiture par la gauche ; arrivé à l'arrière du bus, ce dernier zig-zag et décide de doubler par la droite. Il glisse sur la chaussée à hauteur de la roue avant droite du bus. Le bus s'engage sur le rond point et percute le cyclo
11	04/04/20 01	9 h 35	Régulier	37	-	9	-	80	Un VL vient percuter à l'arrière un minibus à l'arrêt sur une bretelle de sortie de route nationale.
12	26/04/20 01	7h.30	Régulier	37	-	3	-	80	Un VL freine brusquement se déporte sur sa gauche et va percuter de face le bus scolaire qui circule en sens inverse. Sous la violence du choc le bus s'encastre dans un pylône électrique.

	Date	Heure	Service	Circons- tances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS
					BG	BL	T		
13	27/04/20 01	15 h	Spécial	37	-	7	-	80	Le chauffeur du PL refuse la priorité au bus et heurte l'avant de celui ci avec tout son côté droit.. (Cond BL)
14	10/05/20 01	14 h 10	Régulier	37		2	-	70	Un autobus percute un camion benne irrégulièrement stationné à contre sens sur sa droite. Suite au choc le PL a été déplacé et percute un autre véhicule.
15	08/06/20 01	15 h 50	15 h 50	37	-	4	-	80	Un VL percute de face un transport en commun transportant 53 élèves
TOTAL					2	75			

Tableau n°3

**Accidents de transport en commun d'enfants
constatés par la Gendarmerie nationale
1^{er} juillet 1999– 30 juin 2000**

	Date	Heure	Service	Circons- tances	Conséquences			Cause présu- mé e	OBSERVATIONS
					BG	BL	T		
1	11/08/99	20h.05	0	37	1	5	-	41	Véhicule- 9 Pl - perte de contrôle indéterminée ; conducteur non habilité (9 personnes transportées)
2	26/08/99	10 h.	0	37	-	1	-	80	Collision T.C. contre PL en excès de vitesse (cond TC BL)
3	27/09/99 ?	18h 15	Scol	37	-	-	-	80	Un T.C. heurte un cyclo, qui en le dépassant, s'est déporté
4	07/10/99	7h.25	Scol	37	-	3	-	80	Collision frontale TC contre VL suite à la perte de contrôle de son véhicule par le conducteur du VL
5	8/10/99	16 h45	Scol	35	1	-	-	80	Un PL dépasse un car après avoir attendu que les enfants qu'il débarquait aient traversé à l'arrière du car et percute un enfant qui traversait à l'avant du véhicule
6	25/10/99	17h.20	Scol	34	-	-	1	80	A la descente du car, une enfant traverse derrière le TC et est heurtée par une VL croisant
7	15/11/99	10h.30	Scol	37	-	3	-	60	Croisant un PL sur une route étroite, le TC mord sur l'accotement qui s'effondre.
8	19/11/99	18h. 40	Scol	37	-	-	-	80	Un TC qui quitte son arrêt est heurté par un VL roulant dans le même sens.
9	20/11/99	12h.10	Scol	37	-	5	-	80	Collision frontale entre un TC et un VL suite à la perte de contrôle du conducteur de VL (cond TC BL)
10	23/11/99	7h. 30	Scol	37	-	12	-	80	En croisant dans un virage un P.L. sur une route enneigée, un TC se déporte et percute les habitations en bord de route.
11	01/12/99	10h. 30	Scol	37	-	-	-	60	Sur une chaussée en travaux. Le TC, pour éviter un engin, mord sur l'accotement qui s'effondre.
12	03/12/99	9h. 45	Scol (E. agr)	37	-	4	-	41	Brouillard, le conducteur du TC en excès de vitesse, et distrait par son téléphone portable, perd le contrôle de son véhicule qui traverse la route et s'immobilise entre 2 arbres.
13	06/12/99	7 h.	Scol	31	1	-	-	70	Du fait d'une bousculade à l'arrivée du car, sur un parking sans aménagement, un enfant a son pied pris sous la roue du véhicule
14	10/12/99	8h.40	Scol	37	3	2	-	60	Collision entre un TC et un PL sur chaussée glissante (cond TC BG)
15	12/12/99	19h.45	Scol	37	-	24	-	80	Une VL entre en collision avec un TC qu'il dépassait. Le conducteur de la VL (DCD) était en état d'ébriété.
16	04/01/00	18 h.	Scol	37	-	-	-	80	Un TC heurte un piéton
17	07/01/00	8h. 44	Scol	37	-	-	-	80	Collision entre un TC et une VL dont le conducteur a perdu la maîtrise.
18	17/01/00	8 h.	Scol	37	-	-	-	80	Sur une chaussée verglacée, perte de contrôle d'une VL qui entre en collision avec un TC venant en sens inverse

	Date	Heure	Service	Circons- tances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS
					BG	BL	T		
19	22/01/00	12 h 15	Scol	37	-	5	-	41	Un TC en excès de vitesse dérape et percute un poteau EDF situé sur l'accotement.
20	29/01/00	18 h 15	Scol	37	-	-	-	80	Sur une chaussée verglacée, perte de contrôle d'un VL qui percute un TC venant en sens inverse, percuté à son tour par un VL le suivant
21	09/02/00	7 h 30	Scol	37	-	6	-	80	A un croisement, un VL refuse la priorité à un car scolaire
22	15/02/00	9 h.	Scol	37	-	-	-	80	2 VL entrent en collision, l'une n'ayant pas respecté un « stop ». Elles sont toutes les deux projetées sur un TC immobilisé au « stop »
23	02/03/00	8h.30	Scol	37	-	16	-	80	Brouillard soudain . Collision en chaîne : le TC est percuté à l'arrière par une VL
24	03/03/00	15 h.	T. Hand	37	-	4	-	80	Perte de contrôle d'un VL qui percute un minibus transportant des enfants handicapés
25	06/03/00	7 h.30	Scol	32	1	-	-	70	Au point d'arrêt, une élève court pour rattraper le TC qui démarrait. Elle glisse et son pied gauche est écrasé par la roue avant droite du TC
26	21/03/00	8h.30	Scol	37	-	1	-	80	collision entre car et un VL, suite à un refus de priorité du conducteur de VL.
27	7/04/00	17 h 15	Scol	34	1	-	-	80	une enfant, qui descend d'un minibus, est percutée par une VL roulant en sens inverse
28	24/05/00	18h.15	Scol	37	-	1	-	41	Perte de contrôle du conducteur du TC
29	9/06/00	12h 30	Scol	37	-	-	-	80	Collision entre un car qui manoeuvre pour se placer à son arrêt et un VL
30	11/06/00	01 h.	O	37	-	-	-	80	Une VL double un car sur l'autoroute. Elle perd le contrôle et se rabat sur le car.
31	14/06/00	9h.05	O	37	-	-	-	80	un car est dépassé par une VL qui le heurte, après avoir déjà heurté une autre VL.
32	22/06/00	8h. 40	Scol	37	-	-	-	80	Une VL, voulant éviter un cycliste, percute un car venant en sens inverse.
33	22/06/00	8 h25	Scol	37	1	-	-	80	un enfant turbulent active la manette de secours des portes avant et tombe sur la chaussée
34	26/06/00	7h30	Scol	37	-	-	-	80	Un TC roule sur le pied d'un enfant piéton qui venait de quitter une VL en stationnement irrégulier pour se rendre à pied au collège.
35	27/06/00	16 h45	Scol	37	-	-	-	80	Un TC percute un cycliste qui a fait un écart pour éviter un obstacle sur la chaussée
36	29/06/00	13 h15	Scol	37		4		60	Le conducteur d'un minibus, distrait par un enfant turbulent, perd le contrôle de son véhicule qui verse sur le côté
TOTAL des VICTIMES					9	96	1		

Tableau n°4

Accidents de transport en commun d'enfants constatés par la Gendarmerie nationale

1^{er} juillet 2000– 30 juin 2001

	Date	Heure	Service	Circons- tances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS
					BG	BL	T		
1	11/09/00	18 h30	Scol	37	-	-	-	80	Collision entre un TC et un deux-roues.
2	12/09/00	8 h 20	E Spec	37		2		80	Collision d'un minibus avec un tracteur agricole lors d'une manoeuvre de dépassement de ce dernier, qui n'a pas signalé son changement de direction
3	15/09/00	18h.45	Scol	37	-	-	-	80	Collision entre un TC et un cyclomoteur, celui-ci ayant changé de direction sans avertissement.
4	5/10/00	16h 50	Scol	37	-	-	-	41	Collision entre un PL et un TC lors de leur croisement sur un pont étroit. Le TC ne ralentit pas. Les élèves paniqués sortent du car et courent sur le pont.
5	5/10/00	17 h40	Scol	37	-	3	-	80	Un VL entreprend de doubler un ensemble routier, qu'il heurte et va percuter un TC roulant en sens inverse. Les enfants ont été blessés, soit en tombant dans l'allée centrale, soit en heurtant le cendrier sur le dossier précédent.
6	12/10/00	16 h.	Scol	37	-	-	-	41	Collision TC contre VL suite à un refus de priorité du TC à une intersection.
7	12/10/00	8 h35	Scol	37	-	-	-	80	Collision frontale entre un TC et un VL ce dernier en perte de contrôle.
8	13/10/00	8 h.20	Scol	37	-	1	-	60	Le TC dérape sur une chaussée étroite et boueuse. Une enfant glisse de son siège et tombe à l'intérieur du car.
9	14/10/00	12 h	Scol	37	-	-	-	80	Collision entre un TC et une VL qui manoeuvrait.
10	20/10/00	17 h45	Scol	37	-	-	-	80	Collision frontale entre un TC et un VL, ce dernier en excès de vitesse
11	24/10/00	8 h10	Scol	37	-	4	-	60	sur une chaussée boueuse perte de contrôle du TC qui va heurter un poteau électrique
12	9/11/00	14 h30	Scol	37	-	3	-	41	Un minibus transportant des élèves d'un lycée agricole aborde l'entrée d'un pont à une vitesse excessive et freine. Le véhicule, devenu incontrôlable, verse dans le fossé. Les enfants souffrent de contusions.
13	10/11/00	17h50	Scol	37	-	1	-	70	de nuit par temps de pluie un TC tourne à gauche et percute un VL circulant en sens inverse

	Date	Heure	Service	Circonstances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS
					BG	BL	T		
14	13/11/00	16 h.40	Scol	37	-	-	-	80	Collision d'un TC contre un VL, suite à un refus de priorité du conducteur du VL
15	13/11/00	8 h	Scol	37	-	4	-	41	Durant le trajet, le conducteur vérifie la fermeture de la porte avant défectueuse et perd le contrôle du TC qui heurte une glissière de sécurité. Le conducteur n'a pas prévenu les secours et a confié les enfants à des personnes non habilitées.
16	13/11/00	17 h40	Scol	37	-	2	-	60	Perte de contrôle du TC qui, sur une chaussée humide et en partie inclinée, se déporte sur la gauche et heurte un PL roulant en sens inverse. Les enfants blessés à l'intérieur du car souffrent de contusions.
17	17/11/00	17 h.50	Scol	37	-	1	-	80	Collision d'un TC contre un VL du fait du refus de priorité du VL
18	17/11/00	9h 05	Scol	37	-	-	-	80	Collision entre un TC et un VL suite à la perte de contrôle du conducteur du VL
19	20/11/00	9h 30	Scol	37		12		70	Perte de contrôle du conducteur d'un minibus, distrait par un enfant malade. Le véhicule verse dans le fossé (cond BL)
20	20/11/00	18 h. 40	Scol	37	-	-	-	80	Collision d'un TC contre un VL suite à la perte de contrôle du VL dans un virage
21	20/11/00	7 h15	Scol	37	-	1	-	43	Perte de contrôle du TC qui finit sa course dans le talus (le conducteur aurait des difficultés à conduire la nuit)
22	20/11/00	17 h30	Scol	37	-	2	-	41	perte de contrôle du conducteur de TC dans un virage . Le car percute un arbre.
23	21/11/00	8 h.15	Scol	37	-	-	-	41	Collision TC contre PL. Le car circulant à vive allure, heurte un PL qui manoeuvre
24	25/11/00	8 h.20	Scol	37	-	-	-	80	Collision TC contre VL suite à perte de contrôle du VL
25	01/12/00	17 h 15	Scol	37				80	TC percuté par une VL roulant en sens inverse dont le conducteur a perdu le contrôle
26	02/12/00	11 h45	Scol	34	-	1	-	80	Un enfant descendant d'un car est heurté par un autre TC le croisant
27	4/12/00	13 h30	Scol	37	-	1	-	41	Collision entre un minibus et un VL. Le minibus refuse une priorité à une intersection et une enfant est éjectée du véhicule, les portes arrière s'ouvrant sous le choc.
28	7/12/00/	7h10	Scol	37		4		41	Roulant à une vitesse excessive, le conducteur perd le contrôle du TC qui quitte la chaussée
29	11/12/00	17 h.55	Scol	37	-	11	-	42	Malaise du conducteur du TC (maladie virale) . Celui-ci perd le contrôle de son véhicule qui sort de la route et se couche dans le fossé
30	11/12/00	17 h55	Scol	34	1	-	-	80	Un enfant descendant d'un TC, passe à l'arrière et est heurté par un VL croisant.
31	12/12/00	12 h50	Scol	37	-	-	-	80	Collision entre un VL et un TC suite à un défaut de priorité du VL
32	15/12/00	17 h30	Scol	37	-	-	-	80	Collision entre un TC et un VL qui lui refuse la priorité

	Date	Heure	Service	Circonstances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS
					BG	BL	T		
33	18/12/00	6 h.55	Scol	37	-	-	3	41	Un minibus franchit un carrefour sans respecter la priorité. Il est percuté par un PL circulant sur la RN (cond DCD)
34	21/12/00)	7 h. 30	Scol	37	-	1	-	60	un minibus en surcharge circulant sur une chaussée verglacée dérape et percute un rocher. Immobilisé il est heurté par un VL
35	8/01/01	7 h.50	Scol	31		2		41	Sur une route verglacée, un TC roulant à une vitesse excessive dérape et heurte un abribus où se trouvaient des enfants qu'il percute
36	10/01/01	13 h45	Scol	37	-	-	-	80	Collision entre un TC et un VL dont le conducteur présentait une alcoolémie positive
37	11/01/01	14 h 55	Scol	37	-	-	-	41	Collision entre un TC et un VL. Le TC quitte sur sa gauche une route à double sens et refuse la priorité à un VL venant en sens inverse .
38	16/01/01	8 h	Scol	37	-	-	-	80	Collision entre un TC et un VL qui lui refuse la priorité à un carrefour.
39	17/01/01)	8 h. 30	Scol	37	-	-	-	80	Collision d'un TC contre un VL suite à la perte de contrôle du VL
40	22/01/01)	8 h.20	Scol	37	-	-	-	41	Collision entre un TC et un PL (citerne), due à un excès de vitesse du TC sur une chaussée verglacée
41	3/02/01	12 h. 50	Scol	37	-	-	-	41	Collision frontale entre un VL et un TC, les 2 véhicules circulant à vive allure sur une chaussée glissante.
42	28/02/01	13 h.	Scol	37	-	3	-	60	Sous une forte tempête de grêle, le conducteur du TC perd le contrôle de son véhicule qui heurte un poteau EDF
43	1/03/01)	7 h 40	Scol	37		3		60	Sur chaussée enneigée, , dans une courbe à droite, la conductrice du TC perd le contrôle de son véhicule et verse dans le fossé
44	15/03/01	17 h 55	Scol	37	-	-	-	80	TC percuté dans un virage par une VL roulant en sens inverse en excès de vitesse
45	16/03/01	7h 40	Scol	37				41	Collision entre un TC et un VL du fait du refus de priorité du conducteur de TC, abordant une route à grande circulation
46	29/03/01	16 h 40	Scol	35		1		80	enfant descendant du TC et traversant la chaussée percuté par un véhicule dépassant
47	4/05/01	7 h 40	Scol	37	-	-	-	41	sur chaussée glissante en pente, collision frontale entre un TC et un VL, suite à excès de vitesse du TC
48	4/05/01	12 h 30	Scol	37				80	collision entre un TC et un cycliste
49	10/05/01	17 h 15	Scol	37	-	-	-	41	un TC percute un véhicule le précédant provoquant une collision en chaîne
50	14/06/01 (17 h	Scol	37		1		80	Collision frontale entre un TC et un VL en excès de vitesse dans une courbe
51	15/06/01	8 h 35	T. Hand.	37				41	Le conducteur d'un minibus transportant des enfants handicapés, sans accompagnateur, est distrait par un chahut, perd le contrôle de son véhicule et provoque une collision en chaîne
52	16/06/01	13 h	Scol	35	1			80	enfant traversant la chaussée, percuté par un VL dépassant le bus à l'arrêt
TOTAL					2	64	3		

Tableau n°5 Statistiques provisoires pour l'année scolaire 2001/2002**Accidents de transport d'enfants constatés par la Sécurité publique**1^{er} juillet 2001 – 30 juin 2002

	Date	Heure	Service	Circons- tances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS
					BG	BL	T		
1	10/07/01	9 h	régulier		-		-		Un piéton traversant sans regarder, hors du passage protégé, a été percuté par le bus. Il est légèrement blessé
2	31/08/01	13 h 30	Régulier			8	-		La conductrice d'un fourgon équipé en transport d'enfants s'est déporté sur la gauche pour venir percuter un véhicule qui circulait en sens inverse. (cond BL)
3	14/11/01	12h 30	Régulier		-		-		Le conducteur d'un car scolaire a heurté et renversé un piéton qui traversait sur le passage protégé. Le piéton est blessé.
4	21/11/01	20 h 35	Régulier		-	8	-	80	Le conducteur d'un véhicule léger perd le contrôle de sa voiture en raison d'une vitesse excessive et se déporte sur la partie gauche de la chaussée puis entre en collision avec un transport en commun arrivant en sens inverse.
5	19/12/01				-		-		Aucune procédure n'a été établie suite à l'accident fortuit de bus scolaire.
6	11/01/02	15h50			1	5			L'engagement d'un véhicule entraîne un fort ralentissement sur le périphérique, une collision en chaîne se produit entre un VL, un PL et un car scolaire. Conductrice BG accompagnatrice BL
7	04/03/02	18h15	Régulier			9			Un car transportant une cinquantaine d'enfants et d'adolescents s'est renversé sur le bas côté de la route, la chaussée étant verglée.
8	26/03/02	8 h 30	Régulier		-	8	-		Le conducteur d'un VL circule sur la voie d'accès d'un supermarché et bien que marquant un temps d'arrêt au panneau STOP ne s'assure pas qu'il peut repartir sans danger . Il percute un bus scolaire venant sur sa gauche.
9	24.07/02	8 h 30	Régulier		1	3	-		Le bus scolaire a effectué une sortie de route et percuté un poteau pour finir sa course sur un talus où il s'est trouvé en équilibre. La conductrice est gravement blessée.
TOTAL					2	41			

Il s'agit des accidents communiqués au rapporteur au 1er septembre 2002

Tableau 5 bis

Accidents de transport en commun d'enfants constatés par la Gendarmerie nationale

1^{er} juillet 2001– 30 juin 2002

	Date	Heure	Service	Circons- tances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS
					BG	BL	T		
1	05/07/01)	10 h 10	Occ	37				80	TC percuté par un cyclomoteur qui le dépassait alors qu'il tournait à gauche
2	12/07/01	17 h	occ	37	-	-	-	80	Sur route glissante, collision frontale entre une VL en excès de vitesse avec un TC transportant des enfants d'un centre aéré
3	28/08/01	7 h 15	Scol	37		1		60	Sur chaussée glissante le conducteur perd le contrôle de son véhicule et vient percuter un ensemble tracteur agricole venant en sens inverse
4	6/09/01 (18/12/01)	17 h 25	Scol	37				80)Sur chaussée glissante, collision entre un TC et un VL dont le conducteur a perdu le contrôle
5	7/09/01 (14/12/01)	17 h 05	Scol	34	1			80	Enfant descendant du car et s'engageant sur un passage piéton est percutée par un véhicule croisant
6	10/09/01	13 h 30	Scol	37				60	Collision entre un cyclomoteur et un car scolaire . Le TC avait respecté le stop mais la visibilité à cet endroit est très mauvaise
7	13/09/01)	13 h 19	Scol	37				41	Collision entre un TC et un cyclomoteur
8	20/09/01	17 h 30	Scol	37	-	-	-	80	Perte de contrôle d'un VL qui percute un TC roulant en sens inverse
9	29/09/01	18 h 55	Scol	37				80	Collision frontale entre TC une VL en perte de contrôle
10	02/10/01	17 h 20	Scol	34	1			80	Enfant percuté par un véhicule croisant en traversant la chaussée derrière le car
11	02/10/01	9 h 30	Scol	37				41	refus de priorité du TC après un stop
12	10/10.01	7 h 25	Scol	37				80	collision avec un cyclomoteur
13	20/10/01	11 h 45	Scol	37				80	TC percuté par un VL croissant dans un virage en excès de vitesse .
14	22/10/01	17 h	Scol	37		7		80	Minibus percuté par un PL dont le conducteur a perdu le contrôle. cond BL
15	27/10/2001	13 h	Scol	37		1		80	Collision frontale entre un TC et un VL (perte de contrôle du conducteur de VL)
16	27/11/01	14 h	Scol	37				80	Sur route mouillée, collision frontale entre un TC et une VL dont la conductrice a perdu le contrôle
17	07/01/02	9 h 25	Spécial	37		1		80	collision frontale entre un PL en excès de vitesse et un minibus transportant des élèves d'un IMT (cond BL)
18	10/01/2002	13 h	Scol	37		1		80	Collision frontale entre un TC et un VL sur chaussée verglée
19	15/01/2002	16 h 20	Scol	37				80	Collision entre un TC et un VL en excès de vitesse et franchissement de ligne continue
20	7/02/02		Scol	37		2		80	Collision entre un TC et une VL sur chaussée glissante (excès de vitesse du VL)
21	10/02/2002	00 h 55	Occasio nnel	37	2		1	41	Sur autoroute, un car transportant des enfants revenant d'une manifestation sportive (judo) se couche sur le bas côté, son conducteur s'étant assoupi
22	11/02/2002	8 h 45	Scol	37				80	Collision entre un TC et un VL , le conducteur de VL , ébloui par le soleil, perd le contrôle de son véhicule.
23	26/02/02	7 h 55	Scol	37	3			41	perte de contrôle du minibus (excès de vitesse), qui a percuté un VL roulant en sens inverse (cond BG)
24	8/03/02		Scol	37		3		80	Collision frontale entre un TC et un VL sur chaussée mouillée

25	27/03/02	12 h 50	Scol	37				70	Dans un virage, perte de contrôle du TC pour raison indéterminée ; le véhicule mord sur le bas-côté instable qui s'effondre.
26	02/04/2002	8h 05	Scol	31	1			70	accident au point d'arrêt : suite à un chahut un enfant tombe sous le car qui arrive lentement à son arrêt et est blessé à la jambe
27	02/04/02	17 h 30	Scol	31				80	collision frontale entre un TC et un VL sur une route où le croisement est impossible
28	/1/05/02	17 h	Scol	31				80	Collision frontale entre un TC et une VL en perte de contrôle dans un virage (conducteur BL). Le TC verse dans le fossé
29	18/05/02	8 h 20		37				80	Choc frontal d'un TC et d'un cyclo
30	23/05/02	16h 45	Scol	37		4		41	Collision entre un TC et un PL sur une route rétrécie. Le TC aurait du serrer à droite.
31	27/05/02	17 h 37	Scol	37				80	Collision frontale entre un TC et une VL en perte de contrôle
32	31/05/02	15 h 30	Scol	37				80	Collision frontale entre un VL en perte de contrôle et un TC
33	3/06/02	17 h 30	Scol	37		2		80	Collision frontale entre un TC et un VL dont le conducteur s'est assoupi
34	27/06/02	8 h 10	Scol	37		4		41	Collision entre TC et VL après un non respect du Stop par le TC
TOTAL des victimes					8	26	1		

Il s'agit des accidents dont la procédure a été communiquée au rapporteur au 1^{er} septembre 2002

Tableau n° 6

Accidents de transport en commun d'enfants constatés par la Gendarmerie nationale

Accidents impliquant des cars étrangers

Date	Heure	Service	Circons- tances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS
				BG	BL	T		
15/03/00	9 h	O	37	3	2	1	80	Collision d'un car et d'un PL. Le PL double le car et se rabat trop vite. Le car mord sur le bas-côté perd le contrôle et se renverse sur la chaussée. Cond BL infraction à l'utilisation du chronotachygraphe
11/07/00	6 h08	Occ	37	5	34	2	41	Car belge à deux-étages avec remorque porte bagages. Conduisant à une vitesse excessive sur une chaussée le conducteur du car s'est assoupi, a perdu le contrôle de son véhicule qui traverse la bande d'arrêt d'urgence, roule sur l'accotement et se couche dans le fossé.
27/09/00	9h 55	Occ	37	-	3	-	80	Collision d'un TC tchèque (séjour linguistique) et d'un engin de travaux sur une route étroite avec une mauvaise visibilité.
25/2/01	5 h 02	Occ	37	1	5		41	Un car anglais circule sur l'autoroute au retour d'un séjour en Suisse. Le conducteur s'assoupi, t perd le contrôle de son véhicule et bascule dans le fossé (cond BG)
TOTAL				9	44	3		

D'autres accidents sont intervenus depuis, comme celui d'un car écossais qui s'est renversé sur une bretelle d'autoroute entraînant la mort d'une jeune fille. Mais, à la date de l'élaboration du présent rapport, les procédures n'avaient pas encore été communiquées au CNT

**ANNEXE n° III - Echange de correspondances entre le président du CNT
et le Directeur Général de la Gendarmerie Nationale relatives à la
remontée des informations**

03364

CNT

Conseil National des Transports

34, Avenue Marceau - 75008 Paris Tél : 01.53.23.85.85 - Fax : 01.53.23.85.80

www.cnt.fr

Le Président

mercredi 4 octobre 2000

Monsieur le Directeur Général,

Le CNT entreprend l'élaboration du rapport sur la sécurité des transports d'enfants, qui portera sur l'année scolaire 1999-2000. Ce document s'appuie sur les statistiques transmises par vos services : depuis janvier 1999, chaque procès-verbal nous est communiqué directement par les brigades, après accord du Parquet.

Lors de ma transmission, le 13 mars dernier, du dernier rapport portant sur l'année scolaire 1998-1999, je vous avais fait part de mes inquiétudes sur l'exhaustivité des informations, depuis la mise en place de cette nouvelle procédure.

Le 2 mai 2000, le Directeur des Affaires Criminelles et des Grâces, à qui j'avais signalé les difficultés que nous rencontrons pour continuer nos travaux, m'a indiqué qu'une étude portant sur une réforme réglementaire du code de procédure pénale devait être entreprise à la Chancellerie.

En attendant qu'une solution soit trouvée, les brigades de Gendarmerie nous ont transmis directement les procès-verbaux, après avoir reçu l'accord des parquets, et je vous en remercie vivement.

L'état ci-joint pour l'année scolaire 1999-2000 recense 31 accidents .

En 1998-1999, période au cours de laquelle, en janvier, la nouvelle procédure a été mise en place, le total s'élevait à 57 accidents

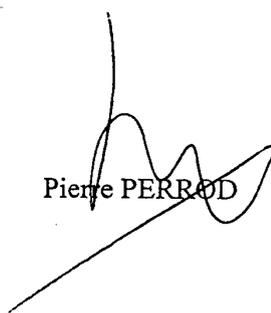
En 1997-1998, vos services avaient comptabilisé 74 accidents.

Monsieur Pierre STEINMETZ
Directeur Général de la Gendarmerie Nationale
35 rue Saint-Didier
75775 PARIS cedex16

Deux conclusions peuvent être tirées : soit la sécurité routière s'est considérablement améliorée. Soit, et c'est plus probable, certains procès-verbaux, effectivement transmis par les brigades au Parquet, ne leur ont pas encore été retournés

C'est pourquoi je vous serais reconnaissant de bien vouloir demander à vos services si cette liste correspond bien à la totalité des accidents qu'ils ont eu à constater du 1^{er} juillet 1999 au 30 juin 2000.

En vous remerciant par avance de votre collaboration, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur général, à l'expression de mes sentiments les meilleurs



Pierre PERROD

REPUBLIQUE FRANCAISE
MINISTERE DE LA DEFENSE
GENDARMERIE NATIONALE



Direction générale

35, rue Saint-Odier
 75775 PARIS CEDEX 16
 Tél. 01.63.66.46.70

N° **7993 *20 NOV 2000**
 DEF/GEND/OE/EMP/PACR

Le directeur général de la gendarmerie nationale

à

monsieur le président du conseil national des transports
34, Avenue Marceau
75 008 Paris

O B J E T : Transmission des procédures concernant la sécurité des transports d'enfants.

REFERENCE : Lettre du conseil national des transports en date du 4 octobre 2000.

Par correspondance visée en référence, vous avez bien voulu appeler mon attention sur la baisse du nombre des procédures d'accident corporel, mettant en cause un véhicule de transport en commun d'enfants, qui vous sont désormais transmises directement par les unités ayant constaté l'accident.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que la base de données statistiques de la direction générale de la gendarmerie nationale a comptabilisé, pour la période du 1^{er} juillet 1999 au 30 juin 2000, 119 accidents impliquant des transports en commun d'enfants

La différence entre ce nombre d'accidents et celui évoqué dans votre courrier peut notamment s'expliquer par le fait que la transmission de chaque procès-verbal est assujettie à l'autorisation écrite du procureur de la république, conformément aux prescriptions de l'article R.156 du code de procédure pénale, ce qui peut générer certains retards.

Par ailleurs, j'ai informé les unités de gendarmerie sur la nécessité de transmettre sans retard les procès-verbaux après accord du procureur de la république.

Pierre STEINMETZ

directeur général de la gendarmerie nationale
 Par ordre, le général L.C. JULLIEN,
 sous-directeur de l'emploi



ANNEXE n° IV - Avis du Conseil National des Transports

ANNEXE N° IV – A : AVIS DU CNT SUR L'OPPORTUNITE DE RENDRE OBLIGATOIRE LE PORT DE LA CEINTURE DE SECURITE DANS LES AUTOCARS PAR LES PASSAGERS (20 janvier 2000)

Le bilan général de la sécurité routière montre que le transport en commun, quel que soit son régime, s'exerce dans des conditions de sécurité très élevées. Il apparaît cependant, au vu de l'étude des accidents d'autocar, que des progrès peuvent encore être obtenus grâce au port de la ceinture par les occupants, conducteurs comme passagers.

La question concernant les conducteurs, qu'ils soient d'autocars ou de poids lourds, a fait l'objet d'un avis du CNT, en novembre 1999 ; il conclut à la nécessité de rendre ce port obligatoire à terme pour le personnel de conduite. Il propose que cette mesure, qui ne sera applicable que sur des véhicules équipés dès la construction, soit précédée d'une campagne de sensibilisation. Celle-ci, élaborée et menée en liaison avec l'ensemble des partenaires de la profession, devra s'inscrire dans le cadre de l'action entreprise par les pouvoirs publics pour diminuer le risque routier dans les entreprises et promouvoir une culture de sécurité routière. La question des passagers a été traitée dans le cadre d'un groupe « ad hoc », composé de l'ensemble des partenaires du transport routier de voyageurs et présidé par le général Guy Quérolle, délégué général de l'Union des offices interconsulaires des transports et des communications.

Sur la base de ces deux réflexions menées conjointement, le CNT estime que le port de la ceinture de sécurité pour les conducteurs et pour les passagers de plus de dix ans doit être rendu obligatoire dans les autocars qui en seront équipés. Un échéancier pour la mise en place de cette obligation doit être fixé en accord avec les parties en présence.

En cas de défaut de port par les passagers, la responsabilité pénale devra rester individuelle pour chacun d'entre eux, dès lors qu'ils sont âgés de 13 ans et plus. En aucun cas la responsabilité du conducteur et de son employeur ne devra être mise en cause et ces dispositions devront être prévues par les textes. Un pictogramme rappellera cette obligation aux passagers.

En transport occasionnel, l'obligation de port doit être instaurée dès maintenant, dans les véhicules équipés. Elle doit l'être pour les *adultes et toute personne à partir de 13 ans, sous leur responsabilité*. Elle doit l'être également pour les enfants *de 10 ans et plus*, âge à partir duquel il est démontré que la morphologie est compatible avec le port de ces ceintures de sécurité, telles qu'elles sont actuellement prévues par les textes (2 points ou 3 points).

En revanche, compte tenu de ces types d'équipement, on ne peut pas attacher des enfants *de moins de 10 ans*, pour qui le port de la ceinture seul, sans autre dispositif, et dans certaines configurations d'accident, est susceptible de présenter des risques graves.

Il convient donc de pallier cette absence de dispositifs techniques adaptés par la présence d'accompagnateurs formés pour maintenir dans le véhicule le calme nécessaire à la sécurité du transport. Cette situation est résolue déjà dans ce type de déplacements placés sous la tutelle de l'Education nationale ou de la Jeunesse et des Sports, qui répondent à des règles d'encadrement très strictes.

En transport scolaire, la mise en place du dispositif ne peut être que progressive : En effet tout en privilégiant les impératifs de sécurité, elle devra tenir compte de l'âge du parc et du rythme de son renouvellement par des véhicules équipés, et prendre en considération l'ensemble des contraintes économiques et sociales qui tiennent à cette activité dont l'organisation et le financement (conventionnement) sont à la charge des collectivités locales. Celles-ci, selon une jurisprudence constante, ont une mission générale de surveillance pendant le trajet, qui est liée à l'exécution d'un service public et ne peut pas être déléguée.

Ainsi l'application de la règle des « 3 pour 2 » (suivant laquelle 3 enfants de moins de 12 ans peuvent occuper un siège prévu pour 2 adultes) doit être strictement limitée. Dans la mesure où cette règle est contradictoire avec le port de la ceinture, sa suppression est à prévoir, suivant des modalités cohérentes avec le taux de renouvellement du parc, en tenant compte des conséquences financières qui en découlent.

- Pour les enfants *de moins de 10 ans*, dont la morphologie est incompatible avec le port des dispositifs actuellement prévus par les textes (ceintures à 2 et 3 points), et qu'il n'est donc pas possible, pour leur sécurité, d'attacher, les propositions sont les suivantes :

- recommander dès à présent aux constructeurs et aux instituts de recherche l'étude et la mise au point de dispositifs standards adaptés, compatibles pour toutes les catégories de passagers, tout en poursuivant les perfectionnements techniques qui contribuent à l'amélioration de la sécurité.
- compenser l'absence de systèmes techniques adaptés par la présence d'accompagnateurs formés, qui permet de maintenir le calme nécessaire à la sécurité du transport.

- Pour les enfants situés dans la tranche d'âge de *10 à 13 ans (non compris)* dont la morphologie est compatible avec le port de la ceinture, mais qui ne sont pas pénalement responsables, le CNT est d'avis de laisser les organisateurs de transport prendre les mesures de sécurité qu'ils estiment nécessaires, tout en recommandant la présence d'accompagnateurs formés.

L'accompagnateur est incontestablement un « plus » pour la sécurité du transport. Mais son statut et ses responsabilités doivent être définies pour qu'il ne devienne pas le prétexte de la mise en jeu d'une responsabilité pénale du fait d'autrui, l'organisateur restant responsable de la sécurité du transport. En aucun cas, il ne faut que ces dispositions aient un effet dissuasif, notamment vis à vis des bénévoles

- Pour les enfants *de 13 ans et plus*, qui doivent être attachés, le CNT estime qu'ils devront l'être sous leur propre responsabilité.

Sur les lignes régulières ordinaires (où sont transportés adultes comme enfants, tous deux pouvant être debout en cas d'affluence exceptionnelle ou sur de courtes distances), il est proposé que, dans les cars équipés de ceintures :

- Les enfants de moins de 10 ans ne doivent pas être attachés avec les équipements actuels tant que les dispositifs adaptés ne seront pas disponibles.

- Les personnes de 10 ans et plus occupant des places équipées de ceintures devront les attacher (obligation rappelée par un pictogramme).

L'obligation du port de la ceinture de sécurité doit être instaurée, dès lors que cet équipement est adapté à la morphologie des personnes transportées. La mesure devra s'inscrire selon un échancier dont les termes sont à fixer.

Cet étalement dans le temps sera mis à profit pour sensibiliser tous les acteurs, adultes comme enfants (en milieu scolaire notamment) ;

Il permettra également, avec la participation de tous les partenaires concernés, de mener une étude d'impact globale pour analyser tous les aspects, qu'ils soient techniques (inadaptation des équipements à l'âge des enfants, variété de l'âge du parc...), juridiques (responsabilités...) et économiques (maintien de l'équilibre des conventions en cours, accompagnateurs, suppression de la règle des 3 pour 2...) et pour évaluer l'ensemble de leurs conséquences.

Ces principes devront se traduire par la modification de certaines dispositions du code de la route et de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes, qui préciseront clairement les niveaux de responsabilité.

Pour le transport de personnes handicapées, des dispositions spécifiques devront être étudiées. Il s'agira de mesures techniques adaptées au type de handicap, (étant entendu que, dans certains cas, le port de la ceinture s'avère impossible), assorties ou non, suivant leur opportunité, de mesures d'accompagnement.

ANNEXE N° IV – B : AVIS DU CNT SUR LA SECURITE DU TRANSPORT D'ENFANTS LA NUIT EN AUTOCAR SUR LONGUE DISTANCE

(7 juin 2000)

Sur saisine de M. Jean-Claude GAYSSOT, ministre de l'Équipement des Transports et du Logement, le CNT a examiné la question de la sécurité des transports d'enfants la nuit, sur longue distance. Cette réflexion répond notamment à plusieurs interventions parlementaires suscitées par des accidents de cars immatriculés en France et survenus à l'étranger ces dernières années.

Le maintien à un niveau élevé de la sécurité du transports d'enfants en autocar est une préoccupation constante du ministre des transports qui demande chaque année au CNT de lui fournir un rapport sur ce thème, dressant le bilan des accidents et proposant les améliorations qu'il estime nécessaires.

Une large consultation sur l'opportunité de limiter le transport de nuit en autocar a été menée avec l'ensemble des partenaires et des administrations concernées dans le cadre du groupe de travail chargé de la sécurité du transport d'enfants, présidé par M. Patrick VILLESSOT. S'appuyant sur une étude statistique spécifique et sur les recherches scientifiques menées sur la baisse de vigilance, notamment par l'INRETS, en collaboration avec le CHU de CAEN, elle a permis de faire un certain nombre d'observations qui ont abouti à formuler des propositions d'amélioration .

Les observations suivantes ont été faites :

1. Les recherches scientifiques en cours montrent que tout individu est susceptible de connaître des baisses de vigilance la nuit, mais ce phénomène n'est pas limité à cette période et peut se produire de jour. Chacun a une capacité de vigilance et une faculté de récupération, qui lui sont propres et qui peuvent évoluer suivant l'âge. La fatigue peut intervenir à tout moment : c'est pourquoi il est indispensable de prendre en compte l'ensemble de la charge de travail du conducteur.
2. Les accidents de transport d'enfants en autocar restent relativement peu nombreux, particulièrement la nuit. En France, le nombre d'accidents intervenus la nuit, de juin 1986 à juin 1999, (soit pour 13 ans), s'élève à 25 dont 13 avec des conséquences corporelles, occasionnant parmi les enfants 4 tués, 8 blessés graves et 98 blessés légers. Ces 25 accidents représentent 1,8% du total des accidents de transport en commun d'enfants relevés depuis ces 13 années, jour et nuit confondus, (soit 1386, dont 853 avec des conséquences corporelles : 75 tués, 375 blessés graves et 2683 blessés légers.) A l'étranger depuis 5 ans, 6 accidents mortels de transport de jeunes, impliquant un car immatriculé en France, sont survenus. Le bilan s'établit, parmi les jeunes, à 5 tués et 11 blessés graves et, parmi les adultes, à 4 tués (3 conducteurs et 1 accompagnateur) et 4 blessés graves (4 accompagnateurs). Il y a bien entendu eu des blessés légers, mais le nombre n'est pas toujours connu. Si les accidents sont très peu nombreux, les risques existent et s'accroissent en fonction de la charge de travail du conducteur. Les exemples recensés à l'étranger mettent en cause la fatigue, due à des violations caractérisées de la réglementation sociale.
3. Le transport en autocar, avec trajet de nuit, permet de répondre à des besoins économiques et culturels qu'il convient de ne pas remettre en cause. Une interdiction du transport d'enfants en autocar la nuit aurait immédiatement pour effet, de diminuer l'offre d'un transport accessible au plus grand nombre .
4. Il ne s'agit pas non plus de reporter les risques d'accidents le jour, sans pour autant être assuré que ce risque soit moindre que lors des trajets de nuit. La circulation est plus fluide et les enfants dorment, ce qui assure une conduite dans le calme.
5. La question essentielle est, en fait, de veiller à ce que, pour tous les transports en autocar sur longue distance, de nuit comme de jour, l'impératif de la sécurité soit constamment présent dans la démarche de chaque partenaire.

Le CNT propose les mesures suivantes, susceptibles d'améliorer la sécurité des transports routiers de voyageurs sur longue distance, de nuit comme de jour

1. Mettre au point un « contrat type »

La large consultation menée à l'occasion de cette saisine a permis de mettre en évidence un besoin, exprimé par l'ensemble des partenaires (donneurs d'ordre, transporteurs, conducteurs) de disposer d'une base de discussion commune.

C'est ainsi qu'il est envisagé d'élaborer un « contrat-type » qui permettra de proposer un cadre juridique à ce type de transports sur longues distances, fixant les devoirs et les obligations de chaque partie. En délimitant clairement les responsabilités, ces contrats ne pourront qu'avoir un effet bénéfique sur la sécurité

Ce travail pourrait être entrepris dès maintenant dans le cadre du CNT

Le transporteur, à qui il appartient de mettre en place tous les éléments de sécurité, doit pouvoir disposer de toutes les informations nécessaires sur le voyage . De même le conducteur ne peut se contenter de simples horaires « à tenir ».

De son côté, le donneur d'ordre, qu'il soit organisateur de voyages à titre professionnel (organisateur de séjours linguistiques ou touristiques) ou à titre occasionnel (chef d'établissement, directeur de centres de loisirs) doit avoir la possibilité de se prononcer sur un certain nombre de critères dont le prix n'est qu'un élément (ex : âge du véhicule, nombre de conducteurs...). Il devra s'en tenir au programme établi sans y déroger afin que les moyens mis en place restent du début à la fin de l'exécution du contrat, compatibles avec la réglementation.

Il conviendra de définir des seuils qui permettront de limiter les risques de baisse de vigilance, susceptibles d'intervenir la nuit, mais également le jour, en fonction de la durée de conduite et de la charge de travail globale du conducteur, tout particulièrement sur les longues distances (mise en place de relais, question de l'emploi du temps du conducteur avant sa prise de volant, contrôle de l'effectivité de son repos entre les relais etc...)

La réglementation des temps de conduite et de repos - qui doit être strictement appliquée et contrôlée - doit être bien comprise comme fixant des maxima à ne dépasser en aucune façon et non comme définissant des temps de conduite « recommandés » qui ne laissent place à aucun aléa.

2 - Compléter la formation du conducteur

- Sur la capacité de vigilance

Chaque individu a son propre rythme biologique. Les recherches scientifiques montrent que l'on peut lui apprendre à mieux connaître et à mieux contrôler. Il conviendrait qu'au cours de la formation initiale ou continue, tout conducteur reçoive une sensibilisation qui lui permette de mieux connaître ses capacités de vigilance et ainsi de « s'autoréguler ».

Il sera demandé aux organismes de formation d'une part et de recherche d'autre part de se concerter pour mettre au point un tel module.

- Sur la conduite de certains véhicules comme les cars à deux étages

Ces véhicules sont parfois utilisés pour des voyages sur longue distance. Or il apparaît que leur conduite exige des compétences particulières :

Leurs caractéristiques spécifiques (ex : emplacement de leur centre de gravité, situation du poste de conduite au niveau de la route, prise au vent latérale) demandent une aptitude spécifique. Les conducteurs pourraient recevoir un tel enseignement dans le cadre de la formation continue, afin d'obtenir une qualification « machine » sans laquelle ils n'auraient pas le droit de conduire ce type de véhicule .

3 - Elaborer un « guide pratique du transport occasionnel » à l'usage de l'ensemble des partenaires

L'expérience du « guide à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires pour la sécurité des transports scolaires », élaboré par le CNT en 1990, dont la remise à jour est publiée par les J.O. depuis le 1^{er} juin 2000, s'est avérée très positive. Elle peut servir d'exemple pour que le CNT entreprenne l'élaboration d'un document comparable portant sur les transports occasionnels, sur courte comme sur longue distance .

Ainsi, sur le modèle guide « scolaire », ce fascicule permettra de mettre à la disposition de tous les différents intervenants l'ensemble de la réglementation, d'en faciliter la lisibilité, de répondre aux questions que peut poser parfois son application, et, également, de proposer des recommandations pour améliorer la sécurité.

4 - Assurer un suivi systématique des questions de sécurité de ces transports sur longue distance, en particulier à l'étranger

Dans le cadre du rapport annuel du groupe permanent du CNT, le point sera fait de façon systématique sur les accidents intervenus à l'étranger, et concernant des cars immatriculés en France.

Le relevé des accidents (ou des incidents) sera opéré au fur et à mesure, en s'appuyant au départ sur les informations relevées dans la presse, vérifiées dans toute la mesure du possible auprès d'autres sources (Affaires Etrangères, Inspection du travail, syndicats professionnels etc...).

Une analyse sera faite de chaque cas, de façon à tirer tous les enseignements possibles pour améliorer la sécurité.

En ce qui concerne les accidents intervenus en France, on distinguera, dans l'exploitation des procès-verbaux transmis par les forces de l'ordre, les transports scolaires proprement dits, assurant la desserte des établissements, des transports occasionnels.

ANNEXE n°V - Extrait du *projet de modèle de contrat en transport public et occasionnel de voyageurs par autocar*

Article 7 – Exécution du contrat et sécurité du transport

Le transporteur s'engage à effectuer personnellement la prestation demandée. Il ne pourra la sous-traiter à un autre transporteur, qu'avec l'accord du donneur d'ordre. Dans cette hypothèse il garde vis à vis du donneur d'ordre l'entière responsabilité des obligations découlant du contrat.

Le transporteur est responsable de la sécurité du transport, y compris des montées et des descentes du véhicule. Le conducteur, préposé du transporteur, prend les mesures nécessaires et donne en cas de besoin des instructions aux passagers. Ceux-ci sont tenus de les respecter.

Le transporteur communique au conducteur (au moyen de l'ordre de mission) les conditions d'organisation du transport convenues avec le donneur d'ordre.

Le transporteur s'engage à ce que le conducteur fasse aux clients, avant le départ, une démonstration des manœuvres d'ouverture de secours des portes et une information sur l'existence, la localisation et éventuellement le maniement des éléments de sécurité de l'autocar (fenêtres de secours, trappe d'évacuation, extincteurs(s), boîte de premier secours...)

Si l'autocar en est équipé, le siège basculant ou pliant dit siège de convoyeur, ne doit être occupé que par un membre d'équipage, c'est-à-dire un professionnel (hôtesse, steward, guide...).

Article 8 - Sécurité du transport d'un groupe d'enfants

Le transporteur demandera au conducteur de s'assurer de la présence des pictogrammes réglementaires

Le donneur d'ordre donne consigne aux accompagnateurs de compter les enfants un à un à chaque montée dans le véhicule

Au cours du voyage, le responsable du groupe répartit les adultes dans tout le véhicule en les plaçant d'abord à proximité des portes de service ou de secours. Les places exposées de l'autocar doivent, en priorité, être occupées par des adultes. S'il s'agit d'un voyage de nuit, les accompagnateurs organisent un tour de veille.

Le donneur d'ordre veille à ce que les accompagnateurs aient les connaissances en matière de sécurité nécessaires pour les transports d'enfants. Il leur demande de dispenser les consignes de sécurité à appliquer (danger autour de l'autocar, rester assis,...), notamment celles qui concernent le port éventuel de la ceinture de sécurité, et de veiller à leur respect.

ANNEXE n° VI - Initiatives des départements en faveur de l'accompagnement des élèves transportés

Extrait du rapport 1998-1999 actualisé en 2002

? ACCOMPAGNEMENT OBLIGATOIRE

DÉPARTEMENTS	CONDITIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
ALLIER (03)	- Maternelle	à la charge des A.O.2
ARDENNES (06)	- obligations dans les cas de grande capacité dès que 5 enfants de maternelle sont transportés (depuis 1975)	à la charge des A.O.2 - remboursement intégral par le conseil général.
ARIÈGE (09)	- Maternelle (regroup. pédagog. et transport en minibus) Présence des parents obligatoire à l'arrêt	recrutement à la charge des communes - contribution du département : 5000 F/an/accompagnateur
CORSE-du-SUD (20)	- Maternelle (âge minimum : 5 ans)	à la charge des A.O.2
CÔTE D'OR (21)	- Maternelle et primaire.	En 1977 : Extension de l'expérience à 45 circuits de primaire
DORDOGNE (24)	- Maternelle (dès qu'un enfant de moins de 3 ans est transporté)	à la charge des A.O.2 - poursuite de la formation des accompagnateurs payée par le conseil général (54 en 1996).
DOUBS (25)	- Maternelle (1 enfant de - de 5 ans)	à la charge des A.O.2
EURE (27)	- Maternelle	à la charge des A.O.2
GARD (30)	- Depuis 1994/95 : Maternelle	à la charge des A.O.2
HTE-GARONNE (31)	- Depuis 1990 : dès qu'un enfant de - de 6 ans est transporté dans un véhicule de + de 10 places.	à la charge des A.O.2 Convention signée avec 180 A.O.2. - Réalisation d'un guide de l'accompagnement
GERS (32)	- Obligatoire dans les véhicules de + de 9 places dès qu'un enfant de - de 4 ans est transporté	à la charge des communes.
HÉRAULT (34)	- cars de + de 35 places. Enfants primaires et maternelle (R.P.)	à la charge des communes.
ILLE-ET-VILAINE (35)	- Maternelle (- de 5 ans)	à la charge des A.O.2
INDRE (36)	- Maternelle	à la charge des A.O.2 qui, d'eux-mêmes, ont prévu des accompagnateurs pour les primaires.
ISÈRE (38)	- Depuis 1986 : dès que 2 enfants de - de 5 ans sont transportés (âge minimum : 3 ans) - pour circuits difficiles	à la charge des A.O.2 + cycle de formation financé par le CG. (74 acc. en 1999) Projet d'embauche de 15 emplois-jeunes pour les circuits difficiles. (1eres embauches en 1999)

DÉPARTEMENTS	CONDITIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
LANDES	- maternelles et primaire (+ de 5)	Remboursement des charges sociales par le département
LOIRE (42)	- Maternelle (- de 3 ans)	à la charge des A.O.2. (Formation à la charge du C. Gal)
LOT (46)	- à partir de 4 enfants de maternelle	en 1995 : 760 000 F dégagés par le conseil général pour recruter 42 accompagnateurs.
MEURTHE-et-MOSELLE (54)	- Maternelle de - de 3 ans	à la charge des A.O.2
MOSELLE (57)	- Depuis 1987 : maternelle	à la charge des communes, syndicats de communes etc...
OISE (60)	- Maternelle et primaire (regroupements pédagogiques) - autres niveaux	recrutement par les communes - financement par subvention du département à hauteur de 40 % du salaire de l'ASEM réflexion avec l'E.N. pour mettre en place des « anges gardiens » (emplois-jeunes)
ORNE (61)	- Depuis 1983 : 1 seul enfant de maternelle	à la charge des A.O.2 (environ 130 personnes) Mise au point d'une « charte de l'accompagnateur ». Prise en charge par le département des kms supplémentaires nécessaires pour accompagner ce personnel.
PAS-de-CALAIS (62)	- Maternelle (regr. pédagogique)	à la charge des A.O.2 (155 circuits)
PUY-de-DOME (63)	- Maternelle	à la charge des communes, syndicats de communes, etc...
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64)	- Maternelle (1 enfant de - de 4 ans)	à la charge des A.O.2
HAUTES-PYRÉNÉES (65)	- Maternelle (seulement à l'embarquement et au débarquement)	à la charge des A.O.2
BAS-RHIN (67)	- Maternelle	à la charge des A.O.2 - charte des accompagnateurs(156) + 5 agents du C.G. dont 4 emplois-jeunes pour les circuits difficiles
HAUT-RHIN (68)	- Maternelle (R.P.I.)	à la charge des A.O.2
SAÔNE-et-LOIRE (71)	- Maternelle de 3 à 5 ans	à la charge des A.O.2
SAVOIE (73)	- Rentrée 97 : obligatoire (interdiction enfant de - de 3 ans)	le conseil général a assuré la formation de 137 accompagnateurs en 1998
HAUTE SAVOIE (74)	- Depuis 1991, + 30 % effectif « maternel »	à la charge des A.O.2
SOMME	- Maternelle	à la charge des A.O.2
TARN (81)	- Depuis 1994/95 : maternelle et primaire	à l'étude (évaluation du coût annuel : 1 150 000 F pour 80 accompagnateurs)
TERRITOIRE de BELFORT (90)	- Depuis 1990 : 1 enfant de - de 6 ans	à la charge des A.O.2
VAR (83)	- Depuis 1993/94 : Maternelle	à la charge des A.O.2
VAUCLUSE (84)	- Enfants de - de 5 ans	à la charge des A.O.2

?? ACCOMPAGNEMENT CONSEILLÉ ET ENCOURAGÉ

DÉPARTEMENTS	CONDITIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
AISNE (02)	- 5 enfants de maternelle	Participation du département depuis 1971 (600 000 F/an)
AUBE (10)	- Maternelle (embarquement-débarquement)	Prise en charge des frais par le département
LOIR et CHER (41)	- Lignes interurbains (quel que soit l'âge)	Expérience dès sept. 97 d'accompagnateurs recrutés par des transporteurs (participation financière du département de 50 %) 5 emplois-jeunes
LOIRE-ATLANTIQUE (44)	- Secondaires	Expérience en 1997 : 10 emplois avec formation + permis D 1998-1999 : 30 embauches
MARNE (51)	- Maternelle	Participation du département à hauteur de 70 % d'un taux fixe (limite : 2 heures)
MEUSE (55)	- 1 enfant de maternelle	Remboursement par le département de 80 % des frais de surveillance
NIÈVRE	- Maternelle	Financement à l'initiative des A.O. 2 (45 % des circuits)
RHÔNE (69)		Aide du conseil général
SARTHE (72)	- Maternelle et primaire dans regroupement pédagogique	Prise en charge par le conseil général de 80 % des salaires des accompagnateurs recrutés par les SIVOS (300 000 F. par an)
SEINE-et- MARNE (77)	- Maternelle et primaire dans regroupement pédagogique (au moins 5 enfants transportés)	Prise en charge d'une partie du salaire par le département sur la base du SMIC
VENDÉE (85)	- Maternelle	Financement assuré à parité familles/communes. Subvention annuelle du conseil général de 50 000 F pour la formation de ce personnel
HAUTE-VIENNE (87)	- Maternelle et Primaire	Encouragement financier du département en faveur des A.O. 2 qui créent des emplois-jeunes
VOSGES (88)	- Primaire et maternelle	Autorisation de transport gratuite par département
YONNE (89)		Financement à 50 % des accompagnateurs recrutés par A.O. 2

Annexe VII – contribution de la CFDT Union Fédérale Route à la réflexion relative à l'accompagnement

Propositions en vue de favoriser l'accompagnement des enfants en transports en commun par route.

Communiquées par M. O. MONIER

Au regard de la page 103 du rapport sur la Sécurité des Transports d'Enfants pour les années scolaires 1999, 2000, 2001, on remarque que les Autorités Organisatrices des transports de 48 départements pratiquent le recours à des accompagnements. Ces dispositifs sont financés soit par les A.O. (1 ou 2) ou soit par les communes.

Dans 36 départements cette mesure est obligatoire, décision de l'Autorité Organisatrice, en prenant en compte soit l'âge, soit le nombre et l'âge.

Quel degré d'autonomie relative doit avoir l'enfant à l'occasion du transport ?

- Il doit pouvoir monter seul, la ou les marches du véhicule.
- Il doit avoir le réflexe de chercher une place pour s'asseoir.
- Il doit pouvoir, physiquement, être apte à s'asseoir seul : prise en compte des dimensions du siège, (voire re-hausseur en place).
- Le cas échéant, il doit être capable d'avoir le réflexe d'enclencher sa ceinture de sécurité comme dans un VL.
- Il doit être apte à comprendre une consigne et à l'exécuter, s'exprimer : rester calme, ne pas évoluer dans le véhicule roulant...
- Il doit être capable de descendre la ou les marches du véhicule et se tenir en sécurité (absence éventuelle de parents) et ne pas déambuler sur la chaussée.

Au regard de la page 97 du même rapport, au dernier paragraphe est posé la question de l'âge pour le port de la ceinture :

- La morphologie de l'enfant pose problème pour les moins de 10 ans.
- L'absence de système technique adapté sera compensée par la présence de l'accompagnement (formé) qui aidera l'enfant.

La proposition qui découle de ce qui précède :

l'accompagnement sera nécessaire pour les transports d'enfants en dessous de 10 ans, dès lors qu'il ne s'agit pas d'un VL (obligation de mettre en œuvre les dispositifs de sécurité).

Par ailleurs, cet accompagnement devrait être obligatoire dès lors que les enfants ont un déséquilibre psychique reconnu comme handicap, (pouvant avoir des attitudes agressives ou imprévisibles).

Le contexte est différent dans les transports aériens et par chemin de fer ou par mer, en terme d'accompagnement et de dispositifs de sécurité particuliers (Etat)

Sauf les lignes TER placées sous la responsabilité des A.O..

ANNEXE n° VIII- Liste de textes intervenus en matière de sécurité routière

entre octobre 1999 et juillet 2002

Arrêté du 8 juillet 2002 modifiant l'arrêté du 24 octobre 1994 relatif aux pneumatiques

Arrêté du 8 juillet 2002 modifiant l'arrêté du 6 octobre 1992 relatif à l'homologation CEE des pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques et à la réception CEE des véhicules en ce qui concerne le montage des pneumatiques

Décret du 30/04/02 Décret no 2002-675 du 30 avril 2002 relatif à la formation à la conduite et à la sécurité routière et modifiant le code de la route (Journal Officiel du 02/05/02)

Arrêté du 23/04/02 modifiant l'arrêté du 8 février 1999 modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (Journal Officiel du 03/05/02)

Arrêté du 22/04/02 modifiant l'arrêté du 8 février 1999 modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (Journal Officiel du 03/05/02)

Arrêté du 17/04/02 relatif à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence conformément au règlement no 112 de Genève (Journal Officiel du 04/05/02)

Arrêté du 17/04/02 relatif à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement symétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence conformément au règlement no 113 de Genève (Journal Officiel du 04/05/02)

Arrêté du 17/04/02 relatif à l'homologation des équipements spéciaux pour l'alimentation des moteurs de véhicules en gaz naturel comprimé et des véhicules en ce qui concerne l'installation de ces équipements conformément aux dispositions du règlement no 110 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 révisé (Journal Officiel du 04/05/02)

Décret n° 2002-530 du 11/04/02 relatif à l'amélioration de la circulation en cas d'enneigement ou de verglas, au franchissement de barrage et modifiant le code de la route (Journal Officiel du 18/04/02)

Arrêté du 08/04/02 modifiant les conditions de mise en oeuvre de la signalisation routière (Journal Officiel du 25/04/02)

Arrêté du 20/02/02 relatif à l'interdiction de transport de groupes d'enfants en 2002 (Journal Officiel du 14/03/02)

Arrêté du 15/01/02 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes (Journal Officiel du 02/03/02)

Arrêté du 15/01/02 modifiant l'arrêté du 31 octobre 2000 relatif à la mise en sécurité de certains véhicules fonctionnant aux gaz de pétrole liquéfiés (Journal Officiel du 13/02/02)

Loi n° 2002-3 du 03/01/02 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques (Journal Officiel du 04/01/02)

Arrêté du 28/12/01 portant nomination au Conseil national de la sécurité routière (Journal Officiel du 12/01/01)

Arrêté du 19/12/01 pris pour l'application de l'article L. 121-4 du code de la route (Journal Officiel du 22/12/01)

Circulaire n° 2001-84 du 11/12/01 modifiant la circulaire n° 84-84 du 24 décembre 1984 portant application de l'arrêté du 05 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules (Bulletin Officiel du 04/02/02)

Arrêté du 11/12/01 modifiant l'arrêté du 01 juillet 1996 modifié relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules (Journal Officiel du 23/12/01)

Arrêté du 11/12/01 modifiant l'arrêté du 05 novembre 1984 modifié relatif à l'immatriculation des véhicules (Journal Officiel du 23/12/01)

Arrêté du 06/12/01 modifiant l'arrêté du 02 juin 1999 relatif à la réception des véhicules automobiles et de leurs équipements en matière de contrôle des émissions polluantes (Journal Officiel du 26/12/01)

Arrêté du 06/12/01 modifiant l'arrêté du 06 mai 1988 relatif au contrôle, avant la mise en circulation des véhicules automobiles, des émissions de gaz polluants et de particules polluantes

provenant des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquifié, destinés à la propulsion de ces véhicules. (Journal Officiel du 20/12/01)

Décret n° 2001-1127 du 23/11/01 relatif aux distances entre les véhicules et ensembles de véhicules et modifiant le code de la route (Journal Officiel du 30/11/01)

Arrêté du 21/11/01 portant nomination du président du Conseil national de la sécurité routière (Journal Officiel du 25/11/01)

Arrêté du 21/11/01 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes (Journal Officiel du 06/12/01)

Arrêté du 21/11/01 relatif aux conditions d'application de l'article R. 221-3, alinéa 3, du code de la route (Journal Officiel du 06/11/01)

Loi n° 2001-1062 du 15/11/01 relative à la sécurité quotidienne (Journal Officiel du 16/11/01)

Décret n° 2001-1095 du 15/11/01 relatif aux agents chargés du contrôle des organismes agréés en application de l'article R. 223-5 du code de la route et modifiant ce code (Journal Officiel du 22/11/01)

Décret n° 2001-1007 du 02/11/01 modifiant le décret no 87-997 du 10 décembre 1987 relatif au statut particulier du corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (Journal Officiel du 04/11/01)

Arrêté du 26/10/01 portant nomination au Conseil national de la sécurité routière (Journal Officiel du 25/11/01)

Circulaire n° 2001-70 du 09/10/01 relative à la police de la circulation sur les autoroutes (Bulletin Officiel du 10/11/01)

Arrêté du 27/09/01 modifiant l'arrêté du 24 octobre 1994 relatif aux pneumatiques (Journal Officiel du 11/10/01)

Arrêté du 05/09/01 fixant les modalités du dépistage des stupéfiants et des analyses et examens prévus par le décret n° 2001-751 du 27 août 2001 relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière, modifiant le décret n° 2001-251 du 22 mars 2001 relatif à la partie Réglementaire du code de la route (Décrets en Conseil d'Etat) et modifiant le code de la route. (Journal Officiel du 18/09/01)

Arrêté du 04/09/01 pris pour l'application de l'article 4 du décret n° 2001-751 du 27 août 2001 et précisant les conditions de traitement des données aux fins de l'étude épidémiologique. (Journal Officiel du 18/09/01)

Décret n° 2001-784 du 28/08/01 portant création du Conseil national de la sécurité routière et modifiant le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière (Journal Officiel du 01/09/01)

Décret n° 2001-751 du 27/08/01 relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière, modifiant le décret n° 2001-251 du 22 mars 2001 relatif à la partie Réglementaire du code de la route (Décrets en Conseil d'Etat) et modifiant le code de la route (Journal Officiel du 28/08/01)

Arrêté du 27/07/01 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes (Journal Officiel du 22/08/01)

Arrêté du 25/06/01 modifiant l'arrêté du 29 novembre 1994 relatif aux visites techniques des véhicules de moins de 9 places affectés au transport public de personnes (Journal Officiel du 17/07/01)

Arrêté du 25/06/01 modifiant l'arrêté du 30 septembre 1975 relatif à l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés (Journal Officiel du 02/08/01)

Arrêté du 25/06/01 modifiant l'arrêté du 09 avril 1964 relatif à la réglementation des conditions d'équipement, de surveillance et d'exploitation des installations de gaz carburant comprimé équipant les véhicules automobiles (Journal Officiel du 19/07/01)

Arrêté du 12/06/01 modifiant l'arrêté du 6 avril 1999 relatif à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne les portes (Journal Officiel du 28/06/01)

Arrêté du 08/06/01 modifiant l'arrêté du 05 juillet 1994 relatif au contrôle des émissions d'échappement lors des visites techniques des véhicules à moteur (Journal Officiel du 23/06/01)

Arrêté du 08/06/01 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes (Journal Officiel du 18/07/01)

Arrêté du 16/05/01 portant modification de l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes (Journal Officiel du 31/05/01)

Arrêté du 27/04/01 modifiant l'arrêté du 4 août 1999 relatif à la réglementation des installations de gaz de pétrole liquéfiés des véhicules à moteur (Journal Officiel du 03/06/01)

Arrêté du 12/04/01 relatif à l'homologation des dispositifs d'attelage court et des véhicules en ce qui concerne leur installation conformément aux dispositions du règlement n° 102 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 (Journal Officiel du 16/05/01)

Arrêté du 12/04/01 relatif à l'homologation des catalyseurs de remplacement pour véhicules à moteur conformément aux dispositions du règlement n° 103 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 (Journal Officiel du 16/05/01)

Arrêté du 12/04/01 relatif à l'homologation des équipements spéciaux pour l'alimentation des moteurs de véhicules en gaz de pétrole liquéfiés et des véhicules en ce qui concerne l'installation de ces équipements conformément aux dispositions du règlement n° 67 révision 1 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 révisé (Journal Officiel du 16/05/01)

Arrêté du 06/04/01 relatif à l'expérimentation d'une procédure d'annonce différée du résultat de l'examen du permis de conduire (Journal Officiel du 15/04/01)

Arrêté du 29/03/01 relatif à la création d'un Comité de pilotage national pour la prévention du risque routier encouru par les salariés (Journal Officiel du 27/04/01)

Arrêté du 29/03/01 fixant les dates des élections au Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (Journal Officiel du 04/05/01)

Arrêté du 23/03/01 fixant les dates de l'examen du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et désignant les centres d'examen pour la session 2001 (Journal Officiel du 14/04/01)

Décret n° 2001-250 du 22/03/01 relatif à la partie réglementaire du code de la route (Décrets en Conseil d'Etat délibérés en conseil des ministres) (Journal Officiel du 25/03/01)

Décret n° 2001-251 du 22/03/01 relatif à la partie Réglementaire du code de la route (Décrets en Conseil d'Etat) (Journal Officiel du 25/03/01)

Arrêté du 16/03/01 relatif à l'interdiction de transport de groupes d'enfants en 2001 (Journal Officiel du 27/03/01)

Arrêté du 05/02/01 modifiant l'arrêté du 6 mai 1988 relatif au contrôle, avant la mise en circulation des véhicules automobiles, des émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié, destinés à la propulsion de ces véhicules (Journal Officiel du 08/03/01)

Circulaire n° 2001-5 du 25/01/01 relative à l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (Bulletin Officiel du 01/03/01)

Arrêté du 24/01/01 modifiant l'arrêté du 6 octobre 1978 relatif à la réception CEE (Communauté économique européenne) concernant l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (Journal Officiel du 16/02/01)

Arrêté du 24/01/01 relatif à la réception communautaire (CE) des dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur en ce qui concerne l'installation d'un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant et des véhicules à moteur en ce qui concerne leur protection contre l'encastrement à l'avant (Journal Officiel du 16/02/01)

Arrêté du 24/01/01 modifiant l'arrêté du 19 décembre 1958 relatif à l'aménagement des véhicules automobiles (Journal Officiel du 16/02/01)

Arrêté du 24/01/01 relatif à la réception communautaire (CE) des dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur en ce qui concerne l'installation d'un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant et des véhicules à moteur en ce qui concerne leur protection contre l'encastrement à l'avant (Journal Officiel du 16/02/01)

Arrêté du 24/01/01 modifiant l'arrêté du 19 décembre 1958 relatif à l'aménagement des véhicules (Journal Officiel du 16/02/01)

Arrêté du 17/01/01 modifiant l'arrêté du 2 juin 1999 relatif à réception des véhicules automobiles et de leurs équipements en matière de contrôle des émissions polluantes (Journal Officiel du 14/02/01)

Arrêté du 17/01/01 modifiant l'arrêté du 13 avril 1972 relatif au bruit des véhicules automobiles (Journal Officiel du 14/02/01)

Arrêté du 17/01/01 modifiant l'arrêté du 5 décembre 199 relatif à la réception communautaire (CE) des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue des véhicules à moteur et à la réception communautaire des véhicules en ce qui concerne les ceintures de sécurité et les systèmes de retenue. (Journal Officiel du 02/02/01)

Arrêté du 17/01/01 modifiant l'arrêté du 5 décembre 1996 relatif à la réception communautaire (CE) des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue des véhicules à moteur et à la réception communautaire des véhicules en ce qui concerne les ceintures de sécurité et les

systèmes de retenue (Journal Officiel du 02/02/01)

Arrêté du 17/01/01 relatif aux contrôles des émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles et forestiers (Journal Officiel du 02/02/01)

Arrêté du 17/01/01 relatif aux contrôles des émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles et forestiers. (Journal Officiel du 02/02/01)

Arrêté du 17/01/01 relatif aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur (Journal Officiel du 02/02/01)

Arrêté du 16/01/01 portant interdiction de certaines routes aux épreuves sportives à certaines périodes de l'année 2001. (Journal Officiel du 02/02/01)

Arrêté du 10/01/01 autorisant au titre de l'année 2001 l'ouverture d'un concours sur épreuves professionnelles pour l'accès à la 2ème classe du corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et fixant la date des épreuves. (Journal Officiel du 14/01/01)

Arrêté du 08/01/01 fixant les conditions d'agrément de la formation à la capacité de gestion pour exploiter, à titre onéreux, un établissement d'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (Journal Officiel du 08/01/01)

Arrêté du 08/01/01 créant un registre national de l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière. (Journal Officiel du 26/01/01)

Arrêté du 08/01/01 relatif à la justification d'expérience professionnelle pour les exploitants des établissements d'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière. (Journal Officiel du 08/01/01)

Arrêté du 08/01/01 relatif aux conditions d'agrément des associations qui s'appuient sur la formation à la conduite et à la sécurité routière pour faciliter l'insertion ou la réinsertion sociale ou professionnelle. (Journal Officiel du 08/01/01)

Arrêté du 08/01/01 relatif à l'autorisation d'enseigner, à titre onéreux, la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (Journal Officiel du 26/01/01)

Décret n° 2001-15 du 04/01/01 relatif à la délivrance des certificats d'immatriculation et des permis de conduire et modifiant le code de la route (Journal Officiel du 06/01/01)

Décret n° 2000-1335 du 26/12/00 relatif à l'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et de la sécurité routière et modifiant le code de la route (rectificatif). (Journal Officiel du 27/01/01)

Arrêté du 26/12/00 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes (Journal Officiel du 13/01/01)

Circulaire n° 2000-84 du 11/12/00 relative à l'agrément définitif de l'atténuateur de choc ACS 100 (Bulletin Officiel du 22/01/01)

Arrêté du 08/12/00 modifiant l'arrêté du 4 août 1999 relatif à la réglementation des installations de gaz de pétrole liquéfiés des véhicules à moteur (Journal Officiel du 14/12/00)

Arrêté du 06/11/00 portant désignation des membres du jury de l'examen du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur (session 2000) (Journal Officiel du 14/11/00)

Arrêté du 31/10/00 relatif à la mise en sécurité de certains véhicules fonctionnant aux gaz de pétrole liquéfiés (Journal Officiel du 28/11/00)

Décret n° 2000-1038 du 24/10/00 relatif à l'obligation de suivre une formation spécifique pour certains conducteurs auteurs d'une infraction ayant donné lieu à une perte de points égale ou supérieure au tiers du nombre de points initial et modifiant le code de la route (Journal Officiel du 25/10/00)

Arrêté du 23/10/00 modifiant l'arrêté du 15 novembre 1954 relatif aux visites techniques de certaines catégories de véhicules de transports de marchandises (Journal Officiel du 08/11/00)

Décret n° 2000-1034 du 23/10/00 relatif à la circulation à l'intérieur de certains carrefours à sens giratoire et modifiant le code de la route (Journal Officiel du 24/10/00)

Arrêté du 23/10/00 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes (Journal Officiel du 08/11/00)

Décret n° 2000-1016 du 12/10/00 relatif à l'habilitation des adjoints de sécurité à donner des indications de signalisation routière et modifiant l'article R. 229-1 du code de la route (Journal Officiel du 19/10/00)

Circulaire n° 2000-71 du 09/10/00 relative aux conditions de dépose des délinéateurs (balise J6) (Bulletin Officiel du 10/11/00)

Circulaire n° 2000-96 du 29/09/00 relative à l'agrément provisoire du séparateur modulaire de voies BSS (Bulletin Officiel du 01/02/01)

Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2000-930 du 22 septembre 2000 relative à la partie Législative du code de la route (Journal Officiel du 24/09/00)

Ordonnance n° 2000-930 du 22/09/00 relative à la partie Législative du code de la route (Journal Officiel du 24/09/00)

Arrêté du 22/09/00 modifiant l'arrêté du 7 juillet 1995 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements (Journal Officiel du 05/10/00)

Ordonnance n° 2000-930 du 22/09/00 relative à la partie législative du code de la route (rectificatif) (Journal Officiel du 09/06/01)

Décret n° 2000-873 du 07/09/00 relatif à la mise en sécurité de certains véhicules fonctionnant aux gaz de pétrole liquéfiés et instituant une aide à cet effet (Journal Officiel du 08/09/00)

Arrêté du 21/08/00 modifiant l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente (Journal Officiel du 29/09/00)

Arrêté du 21/06/00 modifiant l'arrêté du 25 juin 1997 relatif aux conditions d'application de l'article R. 61 du code de la route (Journal Officiel du 22/07/00)

Arrêté du 21/06/00 modifiant l'arrêté du 1er juillet 1997 relatif aux modalités d'organisation, à la nature et aux programmes des épreuves du concours pour le recrutement d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (Journal Officiel du 18/07/00)

Arrêté du 25/05/00 fixant au titre de l'année 2000 la date limite de transmission du document de présentation et la date de l'épreuve d'entretien avec le jury de l'examen professionnel pour l'accès d'agents non titulaires au corps des délégués au permis de conduire et à la sécurité routière (Journal Officiel du 28/05/00)

Arrêté du 28/04/00 modifiant l'annexe n°4 à l'arrêté du 8 février 1999 relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (Journal Officiel du 10/05/00)

Arrêté du 21/04/00 relatif à la détermination de la consommation conventionnelle de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des véhicules automobiles (Journal Officiel du 20/06/00)

Arrêté du 21/04/00 modifiant l'arrêté du 30 juillet 1997 relatif à la détermination de la puissance des moteurs des véhicules automobiles (Journal Officiel du 18/05/00)

Arrêté du 17/04/00 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes (Journal Officiel du 03/05/00)

Arrêté du 17/04/00 modifiant l'arrêté du 5 juillet 1994 relatif au contrôle des émissions d'échappement lors des visites techniques des véhicules à moteur (Journal Officiel du 03/05/00)

Décision du 11/04/00 portant attribution des labels « Grande Cause nationale » et « Campagne d'intérêt général » (Journal Officiel du 12/04/00)

Arrêté du 04/04/00 portant modification de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes (Journal Officiel du 03/05/00)

Décret n° 2000-277 du 24/03/00 fixant la liste des contraventions au code de la route prévue à l'article L.2212-5 du code général des collectivités territoriales (Journal Officiel du 26/03/00)

Circulaire du 07/03/00 relative à la mise en oeuvre de plans de prévention du risque routier dans les services de l'Etat (Journal Officiel du 10/03/00)

Arrêté du 21/02/00 modifiant l'arrêté du 16 octobre 1997 relatif à la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision frontale (Journal Officiel du 16/03/00)

Décret n° 2000-125 du 09/02/00 relatif aux experts en automobile et modifiant le code de la route (Journal Officiel du 17/02/00)

Décret n° 2000-107 du 08/02/00 relatif à la charge maximale des groupes de deux essieux des véhicules à moteur et modifiant l'article R. 58 du code de la route (Journal Officiel du 10/02/00)

Circulaire n° 2000-10 du 02/02/00 relative à l'agrément à titre expérimental et aux conditions d'emploi de la glissière de sécurité mixte métal bois G4m (Bulletin Officiel du 10/03/00)

Arrêté du 31/01/00 relatif aux interdictions complémentaires de circulation pour 2000 des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses (Journal Officiel du 05/02/00)

Arrêté du 31/01/00 portant interdiction de transport de groupes d'enfants en 2000 (Journal Officiel du 05/01/00)

Arrêté du 28/01/00 modifiant l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à

progression lente (Journal Officiel du 17/02/00)

Arrêté du 26/01/00 relatif à l'exclusion des réservoirs de GPL-carburant du domaine d'application du décret du 18 janvier 1943 modifié portant règlement sur les appareils à pression de gaz (Journal Officiel du 05/02/00)

Décret n° 2000-68 du 24/01/00 portant publication des amendements à la convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968, adoptés à Genève le 1er février 1991 (Journal Officiel du 28/01/00)

Décret n° 2000-80 du 24/01/00 portant publication des amendements à la convention sur la signalisation routière du 8 novembre 1968, adoptés à Genève le 5 février 1993 (Journal Officiel du 30/01/00)

Circulaire du 20/01/00 relative à la mise en oeuvre des plans départementaux de contrôle routier (Journal Officiel du 01/02/00)

Décret n° 2000-39 du 17/01/00 relatif à la perte du nombre de points affectés au permis de conduire et modifiant l'article R. 256 du code de la route (Journal Officiel du 20/01/00)

Arrêté du 12/01/00 relatif à l'expérimentation d'une procédure d'annonce différée du résultat de l'examen du permis de conduire (Journal Officiel du 16/01/00)

Arrêté du 31/12/99 abrogeant l'arrêté du 17 décembre 1992 fixant le taux de redevance pour les visites techniques de véhicules automobiles effectuées en application des articles R. 119-1 et R. 120 du code de la route (Journal Officiel du 08/01/00)

Arrêté du 27/12/99 modifiant l'arrêté du 25 juin 1997 relatif aux conditions d'application de l'article R. 61 du code de la route (Journal Officiel du 21/01/00)

Arrêté du 02/06/99 relatif à la réception des véhicules automobiles et de leurs équipements en matière de contrôle des émissions polluantes (Journal Officiel du 06/08/99)

ANNEXE n°IX Le groupe de travail « Sécurité des transports d'enfants »

HISTORIQUE

En 1976 : arrêté instituant un sous comité des transports scolaires au sein du Conseil Supérieur des Transports
 Arrêté du 7 janvier 1982 créant un groupe de travail permanent, chargé au sein du sous comité des transports scolaires, des questions de sécurité
 Création du Conseil National des Transports : LOTI 31 décembre 1982
 Demande du Ministre chargé des transports du 12 novembre 1984.
 Décision du Président du Conseil national des transports relative à la constitution et à la composition du groupe en date du 17 décembre 1984, complétée et modifiée le 18 février 1985 et le 24 novembre 1993.

COMPETENCE :

Le groupe est chargé des questions relatives à la sécurité des transports d'enfants liés aux activités éducatives, scolaires et périscolaires.

Dans les limites de sa compétence, il est chargé de faire toutes propositions en vue :

- d'améliorer les dispositions générales de prévention dans le domaine de la sécurité des transports d'enfants,
- de parvenir à une meilleure connaissance des risques.

Il est chargé de faire toute suggestion concernant l'application des recommandations des pouvoirs publics et des règlements en matière de sécurité.

A l'initiative de l'administration agissant notamment dans le cadre de la mise en œuvre du programme REAGIR, il est appelé à connaître soit des accidents ayant entraîné des pertes en vie humaine ou des dommages corporels graves, soit des accidents qui, par leur nature ou leur contexte, peuvent permettre de tirer des enseignements propres à l'amélioration de la sécurité tant en ce qui concerne le matériel que l'exécution du service, la discipline à bord, la sécurité à la montée et à la descente des véhicules et lors de leurs évolutions.

Il a été présidé jusqu'en 1999 par André DOGUET, inspecteur général des transports et des travaux publics .

COMPOSITION

Président : M. Patrick VILLESSOT,

Rapporteur : Mme Christine MURRET-LABARTHE, chargée de mission au CNT.

MEMBRES :

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Délégation interministérielle à la sécurité routière

Mme Jacqueline MENNESSIER, conseiller technique auprès de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière

Direction de la sécurité et de la circulation routières

sous-direction de l'action interministérielle à la sécurité routière

M. OZIOL, chargé de la sous direction

M. André CHAZEAU, chargé du bureau de la législation (SRI/3)

sous-direction de la réglementation technique des véhicules

M. GAUVIN chargé de la sous direction

Direction des transports terrestres

Sous-direction des transports collectifs

M. Benoit DINGREMONT chef du bureau « organisation des transports « collectifs »;

suppléant : M. Jean-Claude ROUGÈS,

Sous direction des affaires sociales et du travail

M. Jacques PERRET (sous-directeur de TTTS)

Direction des routes

sous-direction de la planification et du budget

M. Dominique AUVERLOT, sous directeur

suppléant:

Direction du tourisme

Bureau des industries et politiques du tourisme

M. Jean-Pierre CATTAN

Direction générale de l'Aviation Civile

Direction des transports aériens-

bureau des usagers et de la concurrence

M. Pierre PAPE Chef du bureau

Suppléant : Mme Nelly ERBERTSEDER

Service de la Formation aéronautique et du Contrôle technique -

bureau des équipages et des procédures

M. Jean-Claude ALBERT chef du bureau
Suppléant : M. Jean-François DETIENNE

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES

Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes.
bureau Transports et Communication
M. GAUGIRAN chef du bureau
Suppléant : M. Louis BONELLI

MINISTERE DE LA JEUNESSE , DE L'EDUCATION NATIONALE ET DE LA RECHERCHE

Direction de l'enseignement scolaire
bureau de la réglementation et de la vie des écoles et des établissements
Mme RAYNAUD, chef du bureau(DESCO-B6
suppléant : Mme Odile DUPUIS
Direction de la Jeunesse
bureau des centres de vacances et de loisirs
Mme Catherine CROISET, chargée du bureau
Suppléant : Mme Françoise POITEVIN

MINISTERE DES SPORTS

Direction des Sports
M. LARRIEU

MINISTERE DE L'AGRICULTURE

Direction générale de l'enseignement et de la recherche
Sous direction de la Communauté éducative
Mme Christine HESSENS

MINISTERE DE L'INTERIEUR

Direction Centrale de la Sécurité Publique
bureau de la circulation et de la sécurité routières
Commissaire divisionnaire Bernard PASTORINI, chef du bureau
Direction générale des collectivités locales
bureau des services publics, industriels et commerciaux
M. Eric FREYSSELINARD chef du bureau
Direction des libertés publiques et des affaires juridiques
bureau de la surveillance du réseau routier de la sous-direction de la circulation et de la sécurité routières
M. Gérard FRANCOIS, adjoint au chef du bureau

MINISTERE DE LA DEFENSE

Direction générale de la gendarmerie nationale
Bureau Circulation routière
Lieutenant Colonel MIGNOTTE

CNT

Mme Christiane IZEL , rapporteure générale du COLIAC

FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS (FNTV)

M. Serge NOSSOVITCH, délégué général
suppléant :Mme Morgane RAFFRAY, chargée d'études

UNION NATIONALE DES ORGANISATIONS SYNDICALES DE TRANSPORTEURS ROUTIERS AUTOMOBILES (UNOSTRA)

M. Daniel CHEVALLIER, Président
suppléant : M. Christian ROSE, secrétaire national

ASSOCIATION FRANCAISE POUR LE TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL (AFTRI)

Mme Chantal LEZINEAU, adjointe au délégué général

REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS (RATP)

M. Jean-Pierre BIARD, département "bus"

UNION DES TRANSPORTS PUBLICS

Mme Anne MEYER

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF)

Direction de la sûreté
 M. Jean-Michel BARRY
 Direction « grandes lignes »
 Mme Céline SIBERT

Groupe « AIR FRANCE »

M. Gérard DELUY responsable du produit « enfant »
 M. Daniel PELCOT responsable des aménagements

F.O

M. Christophe BEAUVALET

C.F.D.T.:

M. Olivier MONIER

C.G.T

M. José KWIATKOWSKI

SNPL

M. Edmond SUCHET

SNPNC

M. Jean Luc PAILLET
 Suppléant : M. Pascal RAINE

COMITE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

M. SERRE, directeur technique

ASSOCIATION NATIONALE POUR LES TRANSPORTS EDUCATIFS DE L'ENSEIGNEMENT PUBLIC (ANATEEP)

M. Daniel HENRIOT, Président
 M. Jean-Louis FLAHAUT, secrétaire général

LA PREVENTION ROUTIERE

M. Emmanuel RENARD

UNION NATIONALE DES ASSOCIATIONS FAMILIALES

Mme France PICARD responsable des secteurs "Education Loisirs" de l'UNAF.
 Suppléant : Mme Hélène MARCHAL

GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DE TRANSPORT(GART)

Mme Chantal DUCHENE secrétaire générale

ASSEMBLEE DES DEPARTEMENTS DE France (ADF)

Mme Odile CHEREL

CENTRE DE DOCUMENTATION ET D'INFORMATION DE L'ASSURANCE

M. Gérard TOUSSAINT

CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES [CERTU]

Mme Geneviève LAFERRERE

INRETS

(Arcueil)
 Mme Annick POTTIER
 laboratoire de Biomécanique (Bron)
 M. J.P. VERRIEST, directeur

ANNEXE n° X - Adresses des organisations professionnelles et organismes cités

	<u>Téléphone</u>
Ministère de la Jeunesse de l'Éducation Nationale et de la Recherche Direction de l'Enseignement Scolaire 107 rue de Grenelle 75007 Paris	01 55 55 12 70
Ministère de l'Équipement, des Transports du Logement et de la Mer Direction de la Sécurité et de la Circulation routière Direction des transports terrestres La Grande Arche – 92055 Paris La Défense cedex 04	01 40 81 21 22
Ministère de la Jeunesse 78, rue Olivier-de-Serres 75739 Paris Cedex 15	01 40 45 90 00
Ministère des Sports 78, rue Olivier-de-Serres 75739 Paris Cedex 15	01 40 45 90 00
Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Direction générale de l'Enseignement et de la Recherche 1 ter, avenue de Lowendal 75349 Paris 07	01 49 55 42 40
Ministère de l'Intérieur 11, rue des Saussaies 75800 Paris	01 49 27 49 27
Ministère de la Défense Direction Générale de la Gendarmerie Nationale 35, rue Saint-Didier 75775 Paris Cedex 16	01 53 65 40 40
Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière : cf. Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement	01 40 81 21 22
A.D.F. 6, rue Duguay Trouin - 75006 PARIS	01 45 49 60 20
GART 17 rue Jean Daudin 75015 PARIS	01 40 56 30 60
AIR FRANCE 45, rue de la Paix 95720 ROISSY CDG Cedex	01 41 56 61 65
A.F.T. 46, avenue de Villiers - 75017 PARIS	01 42 12 50 50
Association française pour le transport routier international (AFTRI) 48 rue de la Bienfaisance 75008 PARIS	01 53 53 02 40
A.N.A.T.E.E.P. 8, rue Edouard Lockroy - 75011 PARIS	01 43 57 42 86
C.E.R.T.U. 9, rue Juliette Récamier 69456 - LYON Cedex 06	04 72 74 58 00
F.N.T.V. 106, rue d'Amsterdam - 75009 PARIS	01 40 82 62 72
La Prévention Routière 6, avenue Hoche - 75360 PARIS cedex 08	01 44 15 27 00
R.A.T.P. 54, quai de la Rapée 75599 Paris Cedex 12	01 44 68 20 20
S.N.C.F. 34, rue du Commandant Mouchotte 75699 Paris Cedex 14	01 53 25 60 00
I.N.R.E.T.S Avenue du général Malleret-Joinville ARCUEIL Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs 25 av. François Mitterrand 69675 BRON cedex ? ? ?	

