

GUIDE

POUR LA SECURITE

DES TRANSPORTS SCOLAIRES

A L'USAGE DES DECIDEURS LOCAUX

ET DE LEURS PARTENAIRES

SOMMAIRE

INTRODUCTION..... 7

LE ROLE DES AUTORITES ORGANISATRICES : UNE RESPONSABILITE CONFIRMEE DANS LE CADRE DECENTRALISE 9

- 1- La définition du niveau de qualité et de sécurité des conventions et le contrôle de leur exécution 10
- 2 – Le choix des moyens : la responsabilité des intervenants au transport 12
- 3 - Les déclarations d'accident ou d'incident facilitant le « retour d'expérience » 12
- 4 – L'anticipation des aléas 14
- 5 - La prévention de la délinquance 15

I - LE CONDUCTEUR PARTENAIRE DE LA SECURITE 16

- I – 1 Les conditions générales d'exercice 16
- I - 2 Les obligations du Code de la route 16
 - 1. 2. 1. Le permis de conduire 16
 - 1. 2. 2. Les limitations de vitesse 18
- 1 – 3 Les obligations de la législation sociale 19
 - 1. 3. 1. Les durées de conduite et de repos 19
 - 1. 3. 2. La formation des conducteurs 22
 - 1. 3. 3. Les compléments de formation 24
 - 1. 3. 4. Les obligations de service du conducteur 25

II - LES VÉHICULES : ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ..... 27

- 2 - 1 Les réceptions et visites techniques 27
- 2 - 2 Les contrôles 28
 - 2. 2. 1. Les prescriptions d'ordre général en relation avec la sécurité des transports en commun 29
 - 2. 2. 2. Les règles spécifiques aux transports en commun d'enfants. 30
- 2 - 3 Les ceintures de sécurité et autres équipements 31
- 2 - 4 Les strapontins : c'est fini ! 32

III - L'INDISPENSABLE COORDINATION AVEC L'EDUCATION NATIONALE. 33

- 3 - 1 . Les structures 33
- 3 - 2 . La mise en œuvre 33

IV - UN MOMENT CRUCIAL DU TRANSPORT SCOLAIRE : LA MONTÉE ET LA DESCENTE DU VEHICULE 35

- 4 – 1 L'implantation et l'équipement des points d'arrêt 35
 - 4. 1. 1. La situation et la signalisation des points d'arrêt 36

4. 1. 2. Leur équipement.....	36
4- 2 Les phases d'embarquement et de débarquement.....	37
4. 2. 1. L'arrivée du véhicule.....	37
4. 2. 2. La montée et la descente des élèves.....	38
<u>V - COMMENT SÉCURISER LE TRAJET.....</u>	41
5 – 1 L'itinéraire et la consistance du service.....	41
5. 1. 1. L'itinéraire et les arrêts.....	41
5. 1. 2. La durée du déplacement.....	42
5. 1. 3. Les horaires.....	42
5 – 2 Le transport proprement dit.....	43
5. 2. 1. Les enfants doivent être transportés assis.....	43
5. 2. 2. Les enfants doivent porter la ceinture de sécurité dès que leur morphologie le permet (3 ans).....	46
5. 2. 3. Les derniers obstacles à la généralisation de la règle : « une personne = une place = une ceinture ».....	48
5 - 3 L'accompagnement.....	49
5. 3. 1. L'arrêté du 2 juillet 1982 ne prévoit l'obligation d'accompagnement que dans deux cas bien précis.....	49
5. 3. 2. L'accompagnement en trajet s'avère de plus en plus nécessaire :.....	50
5 - 4 – Le cas particulier du transport de marchandises dangereuses.....	51
5 - 5 – En transport occasionnel : la liste des passagers.....	51
<u>VI - LA PARTICIPATION DES ÉLÈVES A LA SÉCURITÉ.....</u>	52
6 – 1 Les consignes de prévention.....	52
6. 1. 1. A l'enfant piéton non accompagné.....	52
6. 1. 2. A l'enfant passager.....	52
6 - 2 Les consignes de sécurité et d'alerte en cas d'accident.....	53
6. 2. 1. Analyser l'accident.....	53
6. 2. 2. Evacuer si nécessaire.....	53
6. 2. 3. Alerter.....	54
<u>VII - COMMENT FORMER ET ÉDUIQUER A LA SÉCURITÉ.....</u>	56
7– 1 La concertation au plan local.....	56
7. 1. 1. La politique locale de sécurité routière.....	56
7. 1. 2. Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).....	57
7 – 2 La sensibilisation des adultes et l'éducation des enfants.....	57
7. 2. 1. La sensibilisation des adultes.....	57
7. 2. 2. L'éducation des enfants.....	60
7 - 3 Les exercices d'évacuation.....	62
<u>VIII - LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS.....</u>	64
8 - 1 Les organisateurs.....	64
8. 1. 1. Le cadre institutionnel applicable depuis le 1 ^{er} septembre 1984.....	64

8. 1. 2. Le régime de responsabilité.....	65
8. 1. 3. La convention avec l'exploitant doit définir les responsabilités en matière de garde des élèves, mais l'organisateur a une obligation générale de surveillance.....	66
8. 1. 4. L'assurance de l'organisateur : pas d'obligation légale, mais une recommandation	66
8 – 2 Les détenteurs des pouvoirs de police et/ou le gestionnaire de voirie	67
8 - 3 Le transporteur	68

IX - LE CAS DES TRANSPORTS PAR VEHICULE DE 9 PLACES ET MOINS, CONDUCTEUR COMPRIS

9 – 1 Les différents régimes d'exploitation.....	69
9. 1. 1. Le transport public	69
9. 1. 2. Le transport pour compte propre	69
9 – 2 Les prescriptions techniques et de sécurité	70
9. 2. 1. Le permis de conduire	70
9. 2. 3. Les visites techniques.....	70
9. 2. 4. Les visites médicales	70
9. 2. 5. Le port de ceintures de sécurité et l'utilisation de dispositifs de retenue.....	71
9 – 3 Les responsabilités et les assurances	72
9. 3. 1. Le transport à titre onéreux	72
9. 3. 2. Le transport organisé par les parents à titre réciproque	72

RAPPEL DES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS.....

ANNEXES.....

Annexe 1 : Rappel des textes (ordre chronologique).....	82
Annexe 2 : Note de la direction des affaires juridiques (DAJ) du ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi : passation des contrats de transport scolaire	86
Annexe 3 : Avis du CNT du 28 /11/2006 sur la révision de l'arrêté du 2 juillet 1982	87
Annexe 4 : Eléments d'accidentologie : sources et chiffres.....	91
Annexe 5 : Note de la direction générale du travail (Ministère du travail) élaborée dans le cadre du groupe du CNT « EAD et prévention des addictions en TRV » juin 2009	93
Annexe 6 : Avis du CNT sur l'installation des éthylotests anti-démarrage (EAD) et la prévention des addictions en transport routier de voyageurs	96
Annexe 7 : Circulaire interministérielle du 23/3/1995 - note de service EN du 22/3/1996	102
Annexe 8 : Le règlement départemental des transports : initiative du C.G. d'Eure et Loir	107
Annexe 9 : Information des parents sur leur rôle en matière de sécurité : dépliant proposé par l'ANATEEP	121
Annexe 10 : Liens utiles et bibliographie sommaire.....	122
Annexe 11 : Glossaire	123

**Ce guide a été élaboré dans le cadre du Conseil National des Transports,
en relation avec les services de chaque administration concernée.**

Contact : christine.murret-labarthe@cnt.fr

INTRODUCTION

L'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif aux transports en commun de personnes¹ fixe des règles de construction, d'exploitation, d'entretien et de contrôle des véhicules de transport en commun, autobus et autocars. Depuis sa parution, antérieure à la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et aux lois relatives à la décentralisation, ce texte a subi de nombreuses modifications afin de l'adapter à l'évolution des progrès techniques, de la réglementation communautaire, et aux nouvelles exigences en matière de sécurité et d'accessibilité.

Saisi conjointement par le directeur général de la mer et des transports et le directeur de la sécurité et de la circulation routières, le 9 décembre 2005, le Conseil National des Transports (CNT) a effectué en 2006 un **travail de révision et de clarification de l'ensemble du texte dans un objectif d'améliorer la sécurité routière en conciliant davantage l'utilisation d'un véhicule de transport en commun avec la vocation pour laquelle il a été construit**, (cf. avis du 28 novembre 2006 - annexe 3).

Suite à ces travaux, une première modification de l'arrêté du 2 juillet 1982 est intervenue avec la publication de l'arrêté modificatif du 3 août 2007. Certaines conclusions concernant les conditions dans lesquelles il est possible de transporter des personnes debout (zones, types de services) nécessitaient au préalable de fixer une limitation de vitesse des véhicules de transport en commun affectés à ce type d'exploitation. Ainsi, dans le cadre de la mise en oeuvre des décisions du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 février 2008, l'article 18 du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 a abaissé la vitesse maximale des autobus en exploitation et des autocars avec passagers debout à 70 km/h. L'arrêté du 18 mai 2009, applicable depuis le 3 juillet 2009, permet de mettre en oeuvre les dernières propositions du groupe de travail, notamment par modification des articles 71 et 75 de l'arrêté du 2 juillet 1982. La mise en place en 2010 de l'homologation européenne des véhicules rendra nécessaire une nouvelle adaptation des dispositions de ce texte relatives au véhicule.

Parmi les transports de personnes, les transports scolaires - services réguliers créés pour assurer à titre principal à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement - tiennent une place importante car ils concernent tous les jours 4 millions d'enfants dont 2 millions en zone rurale. Il est courant de dire que « le transport scolaire constitue une chaîne dont tous les maillons doivent être sécurisés ». La faiblesse de l'un d'eux compromet la sécurité de l'ensemble. La mobilisation de chacun a permis d'obtenir un niveau de sécurité relativement favorable qu'il convient de maintenir et de renforcer.

Un des fondements de l'arrêté du 2 juillet 1982 est la sécurité. Aussi a-il été jugé nécessaire de rédiger un ouvrage « pédagogique » qui mobilise tous les décideurs locaux concernés, réponde aux différentes questions qu'ils peuvent se poser à l'occasion de l'application de cette réglementation très dense et formule des propositions pour les aider dans leur action de tous les jours sur le terrain.

Tel est l'objet du « Guide à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires en matière de sécurité des transports scolaires ».

Une première version est parue en 1989, actualisée ensuite en 2000. Ses propositions étaient essentiellement alimentées par les conclusions du groupe permanent du CNT présidé par

¹ Le plus souvent cité dans la suite de cet ouvrage sous le titre abrégé : « arrêté du 2 juillet 1982 »

André DOGUET, inspecteur général des travaux publics, qui a effectué chaque année pendant près de 20 ans, sur la base d'un bilan établi par les forces de l'ordre, l'analyse des accidents de transports d'enfants intervenus en trajet et aux points d'arrêt. L'interruption de la remontée des informations, notamment pour des raisons juridiques, a suspendu ces travaux qui avaient permis de mettre en évidence un **bilan relativement satisfaisant des accidents d'enfants en transport en commun, comparé à l'ensemble de l'accidentologie** (cf annexe 4).

Cette nouvelle version du guide a été élaborée en large concertation à la suite de la révision de l'arrêté du 2 juillet 1982, évoquée précédemment, effectuée en 2006 sous la conduite d'Yves BONDUELLE, inspecteur général de l'équipement :

- elle met l'accent sur le rôle et la responsabilité des intervenants des opérations de transport (ex : suivant l'art. 60 de l'arrêté, l'organisateur doit s'assurer que le type de véhicule utilisé est adapté au service effectué) ;
- elle traite largement de la question du transport de passagers debout, et de la généralisation de la règle : « une place, une personne, une ceinture » ;
- elle rappelle et développe les recommandations concernant l'éducation des enfants à la sécurité des transports, leur accompagnement dans certains cas et la sensibilisation des adultes qui les entourent, parents et éducateurs ;
- elle souligne l'importance de la coordination au plan local des services « Transports » et « Education nationale » ;
- elle accorde une part importante au rôle du conducteur.

Le présent guide est centré sur les transports scolaires effectués en véhicules de plus de 9 places (autocar et autobus). Il aborde également les questions relatives aux transports scolaires effectués au moyen de véhicules de 9 places et moins, conducteur compris.

Il convient de souligner que les dispositions réglementaires spécifiques aux transports en commun d'enfants, prévues par l'arrêté du 2 juillet 1982, s'appliquent à tous types de services (privés, publics, ou occasionnels) organisés à titre principal pour des personnes de moins de dix-huit ans, quel que soit le motif du déplacement. Certaines « bonnes pratiques » définies par le guide peuvent leur être étendues.

En ce qui concerne les transports péri-scolaires, les sorties organisées dans le cadre du temps scolaire et les déplacements à l'occasion d'activités de loisirs ou de vacances, d'autres règles sont susceptibles de s'appliquer, relevant du ministère de l'Education Nationale ou des ministères chargés de la Jeunesse et des Sports portant notamment sur l'organisation des séjours et l'encadrement des enfants. Un contrat type supplétif, approuvé par décret pris sur avis du CNT (décret n° 2008 – 828 du 22 août 2008, JO du 24 août 2008), leur est applicable depuis le 1^{er} novembre 2008. Ce dispositif, dont le principe est inscrit dans la LOTI, contribue à la sécurité des services occasionnels en clarifiant par écrit les relations entre le transporteur et le donneur d'ordre, et en proposant, au-delà des clauses de nature proprement commerciales, des dispositions traitant explicitement de la sécurité.

Le « *guide pour la sécurité des transports scolaires* » est un guide de « bonnes pratiques » et en aucun cas ne doit être considéré comme un référentiel à caractère normatif. Bien entendu les décideurs locaux et leurs partenaires, à qui il est destiné, sont libres d'adapter à leur propre contexte tout ce qui n'est pas de nature réglementaire. Ce guide a vocation à être le plus largement diffusé. Il est disponible sur le site internet du CNT : www.cnt.fr

CHAPITRE PRELIMINAIRE

LE ROLE DES AUTORITES ORGANISATRICES : UNE RESPONSABILITE CONFIRMEE DANS LE CADRE DECENTRALISE

Depuis la *loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982* (LOTI) et la *loi du 22 juillet 1983 complétant la loi du 7 janvier 1983 relative au transfert et à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat*, les départements, ou, à l'intérieur des périmètres de transport urbain (PTU), les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU), sont responsables de l'organisation et du fonctionnement des services réguliers publics routiers créés pour assurer à titre principal à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement (transports scolaires).

En région Ile-de-France, depuis la *loi n° 2008-643 du 1er juillet 2008 relative à l'organisation des transports scolaires en Ile-de-France*, cette responsabilité qui, jusqu'à présent, revenait exclusivement au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) peut être exercée par les départements de cette région, qui ont la possibilité de subdéléguer à des autorités organisatrices de proximité, de droit public ou privé, tout ou partie des services de transports scolaires qui leur ont été confiés par le STIF².

Cette mission sur les transports scolaires s'inscrit dans une politique globale des transports, qui doit être définie dans toutes ses dimensions : sécurité routière, aménagement du territoire, développement durable, égalité sociale, solidarité et accessibilité.

Les transports scolaires permettent l'accès de tous à l'éducation, et ils contribuent également à la diminution des risques routiers. Dans ce contexte, la réglementation, dont l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié *relatif au transport en commun de personnes*, confirme la responsabilité des collectivités décentralisées sur trois points principaux :

- la **définition du niveau de qualité** et de sécurité des conventions et son contrôle ;
- le **choix des moyens**, dont celui des véhicules ;
- la **remontée des informations relatives aux déclarations d'incident ou d'accident** (afin de faciliter le retour d'expérience).

Une responsabilité également importante incombe à l'autorité organisatrice de transport (AOT) : **l'anticipation des situations de crise**.

D'autres domaines de compétence relevant des AOT seront ensuite développées dans l'ouvrage, parmi lesquelles :

- les relations avec le transporteur ;
- la coordination avec les services de l'Education nationale ;
- l'implantation et l'aménagement des points d'arrêt ;
- la sensibilisation à la sécurité routière.

² Sur l'ensemble de ces questions cf site [ministère chargé des transports](#)

1- LA DEFINITION DU NIVEAU DE QUALITE ET DE SECURITE DES CONVENTIONS ET LE CONTROLE DE LEUR EXECUTION

A - Les collectivités organisatrices doivent définir la demande qu'elles vont confier à l'exploitant du service de transport scolaire.

- **Le Code des marchés publics** (article 5) indique :
« la nature et l'étendue des besoins à satisfaire sont déterminées avec précision par la personne publique avant tout appel à concurrence ou toute négociation qui sont précédées d'un appel à concurrence. Le marché conclu par la personne publique doit avoir pour objet exclusif de répondre à ces besoins. »
- **Le Code de l'Education** (articles R.213-3 à R.213-12 et R.213-20) fixe le cadre de l'organisation des transports scolaires.
- **Le Code général des collectivités territoriales** (article L.1411-1) fixe le cadre des délégations de service public dont le transport scolaire peut faire l'objet.

B - Il leur appartient de fixer le niveau de qualité de cette prestation :

En 1994 – 1995, l'Association des Présidents de Conseils Généraux (APCG), devenue depuis l'Assemblée des Départements de France (ADF), avait élaboré un outil technique, le « *Manuel pratique pour la rédaction d'un cahier des charges intégrant une démarche qualité* », pour aider les départements à définir la qualité des prestations dans leurs appels d'offre, à charge pour chacun d'eux de l'adapter à sa propre spécificité.

Ce « manuel » abordait les questions de sécurité sous plusieurs aspects parmi lesquels :

- les conducteurs (rappel des règles de conduite, respect de l'itinéraire et des arrêts) ;
- les points d'arrêt (localisation, aménagement, maintenance) ;
- les véhicules (respect de la réglementation, choix du véhicule, aménagement, âge, entretien, condition de remplacement) ;
- de même que la définition d'objectifs de sécurité et le mode de gestion des accidents ou incidents.

Observations :

- Les nombreuses initiatives existantes, témoignant de la prise de conscience par les collectivités locales de l'intérêt de développer la qualité et la sécurité des transports scolaires, méritent **d'être mutualisées afin que les « bonnes pratiques » soient partagées³**.
- Afin de répondre au mieux à cet impératif de qualité, il est bon que les **conventions aient une durée suffisante** pour permettre aux entreprises d'assurer à leur personnel stabilité et formations, gages de sécurité, et d'amortir les dépenses qu'elles engagent pour renouveler leur matériel.

³ cf rapport sur le renforcement de la sécurité des transports non urbains de voyageurs par autocar (mars 2005). Mission confiée à Yves Bonduelle, Inspecteur général de l'Equipement – 1^{ère} proposition

C - C'est aux collectivités organisatrices de décider des règles d'information et de transparence de cette offre de transport

Elles doivent définir les règles applicables aux intervenants en matière de transport scolaire, ce que certaines ont déjà formalisé dans un « **règlement des transports** » (cf. exemple du conseil général de l'Eure et Loir : annexe 8).

Le « règlement des transports » a vocation à expliciter les conditions du transport scolaire sur le territoire de la compétence de l'AOT. Plus particulièrement destiné aux élèves et à leurs responsables - les parents - il définit :

- les bénéficiaires et les conditions à remplir pour recevoir une subvention de transport scolaire ;
- les conditions de création et d'attribution des services routiers réguliers assurant, à titre principal à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement ;
- les conditions financières (participation du département, modalités de recouvrement de la contribution financière éventuelle des familles, aux frais engagés pour l'exécution de ces transports...).

D – Il leur revient enfin d'assurer le contrôle de l'application de la convention par le transporteur

Cette mission, essentielle pour assurer la qualité et la sécurité, peut être assurée par du personnel du Conseil général ou externalisée.

➤ Recommandation n°1

Le contrôle de l'exécution des services par l'autorité organisatrice doit porter tout particulièrement sur le respect des règles de sécurité.

Afin de prévenir les accidents imputables aux enfants, il est souhaitable que dans son « règlement des transports » l'AOT prévoie les règles permettant d'assurer la discipline et la bonne tenue des élèves à la montée, à la descente et à l'intérieur des véhicules affectés à ces services, ainsi que leurs sanctions. Face au comportement parfois difficile de certains enfants, ce « code de civilité » devient indispensable.

Parallèlement, il appartient à ces mêmes autorités organisatrices de définir un dispositif permettant la remontée des informations sur les dysfonctionnements éventuels et d'impliquer les parents dans l'élaboration et la mise en œuvre de ce suivi.

NB : Sur la passation des contrats de transport scolaire : se reporter à la fiche réalisée par la direction des affaires juridiques (DAJ) du ministère de l'économie, de l'Industrie et de l'emploi, qui décrit les deux formes juridiques possibles suivant le mode de rémunération de l'opérateur : la délégation de service public et les marchés publics.(jointe en annexe 2)

2 - LE CHOIX DES MOYENS : LA RESPONSABILITE DES INTERVENANTS AU TRANSPORT

A - l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié précise la responsabilité de l'organisateur de transport sur le choix du véhicule notamment en fonction de son agrément éventuel au transport d'enfants debout (cf. présence de barres, rambardes et poignées de maintien).

On sait que toutes les conditions particulières auxquelles est subordonné le transport de personnes sont indiquées sur l'« attestation d'aménagement » (qui se substitue à présent à la « carte violette »), délivrée par autorisation préfectorale (article 85).

L'arrêté mentionne expressément que : « *tout organisateur de transport doit s'assurer que le type de véhicule utilisé est adapté au service effectué* » (article 60).

Un cas pratique de l'utilisation du véhicule selon sa vocation fait l'objet d'une analyse approfondie dans le chapitre V, qui aborde notamment la question du transport de passagers debout.

B - En outre, l'arrêté de 1982 rappelle le principe inscrit dans la LOTI (article 9) suivant lequel la responsabilité de chaque intervenant dans toute opération de transport est engagée par les manquements qui lui sont imputables.

C - D'une manière générale, les pouvoirs de police de la circulation sont précisés par le Code de la route, articles L. 411-1 à L. 411-7.

Suivant le statut des voies, le pouvoir de police s'exerce séparément ou conjointement entre l'État et les collectivités territoriales.

3 - LES DECLARATIONS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT FACILITANT LE « RETOUR D'EXPERIENCE »

Le décret 2004 - 85 du 26 janvier 2004 *relatif aux enquêtes techniques* (article 2) prévoit que, outre le préfet, les **collectivités territoriales, pour les services de transport et les infrastructures dont elles ont la charge**, doivent informer sans délai le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) des événements, accidents ou incidents, mettant en cause gravement la sécurité des personnes, notamment quand ils impliquent des transports effectués par des professionnels. A noter que cette déclaration est complémentaire des messages concernant la sécurité et l'exploitation routières relevant essentiellement du Centre national d'information routière (CNIR).

Suivant l'article 91 bis de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes, intitulé « Retour d'expérience sur les accidents et les incidents » : « En cas d'accident ou d'incident impliquant un autobus ou un autocar mettant en cause

gravement la sécurité des personnes, et notamment un incendie du véhicule ou un début d'incendie nécessitant l'utilisation d'un système d'extinction, le transporteur informe sans délai le préfet et le directeur départemental de l'équipement du département où s'est produit l'événement et le cas échéant l'autorité organisatrice des transports. ».

1 - Qui doit faire la déclaration d'événement ?

Si un accident ou incident grave d'autocar ou d'autobus ayant porté atteinte aux personnes se produit en France ou dans un département ou une région d'outre-mer, lors de la réalisation d'un transport, la direction de l'entreprise ou de l'organisme qui intervient en qualité de transporteur est tenue de s'assurer qu'un rapport est établi et ceci quel que soit le type de service exploité.

2 - Dans quels cas la transmission du rapport d'événement est-elle obligatoire ?

Les entreprises ou organismes concernés doivent transmettre un rapport lorsqu'il y a réalisation d'un des événements suivants :

- un accident corporel survenu en circulation ou à l'arrêt du véhicule, qui provoque au moins une victime, c'est à dire une personne impliquée, décédée ou ayant nécessité des soins médicaux ;
- un incendie ou un début d'incendie⁴ du véhicule.

3 - Sous quelle forme se présente le rapport d'événement ?

Le rapport d'évènement se rédige sur l'imprimé Cerfa n° 13664*01 téléchargeable sur le site internet du ministère chargé des transports :
http://www2.equipement.gouv.fr/formulaires/fic_pdf/13664.pdf

Deux solutions techniques sont proposées :

1. la rédaction manuscrite du formulaire téléchargé depuis le serveur du ministère ;
2. la saisie informatique et l'acheminement direct du formulaire par voie électronique au moyen de l'application DEMOSTEN, possible après une demande d'inscription à solliciter auprès de l'administrateur du formulaire, par courriel :
declar.evenement@developpement-durable.gouv.fr

4 - A qui adresser le rapport d'événement et dans quel délai ?

Dès que l'événement s'est produit, le rapport doit être transmis soit :

- par courrier, sans délai, au préfet et au directeur départemental de l'équipement du département où s'est produit l'événement ;
- par voie électronique au moyen de l'application DEMOSTEN ;

Dans le cas de services publics réguliers ou à la demande, un rapport doit être également transmis à l'autorité organisatrice de transports responsable du service concerné.

⁴qui nécessite l'utilisation d'un système d'extinction

Les adresses des préfetures et des directions départementales de l'équipement sont disponibles sur le portail suivant de l'administration française : <http://www.service-public.fr/>

5 - Quelles informations doit contenir le rapport d'évènement ?

Le rapport doit être établi exclusivement au moyen du document cerfa n° 13664*01

Il indique :

- l'identification du transporteur ;
- les circonstances de l'évènement ;
- les caractéristiques du service effectué et du véhicule impliqué ;
- le descriptif et les conséquences de l'évènement.

➤ Recommandation n° 2

La mise en pratique du dispositif de déclaration d'accident ou d'incident et son suivi sont les conditions essentielles pour assurer le retour d'expérience. Il constitue une source complémentaire pour le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) dans sa mission d'études sur l'accidentologie comme l'a montré son rapport sur les incendies spontanés d'autocars, survenus entre janvier 2004 et juin 2005. La remontée d'informations locales permet de mesurer les conséquences d'un évènement et d'en tenir compte pour l'action ministérielle.

Consulter le site du BEA-TT (www.bea-tt.equipement.gouv.fr) et voir en annexe 4, les éléments d'accidentologie du CNT disponibles concernant les transports en commun d'enfants et les difficultés rencontrées ces dernières années.

4 – L'ANTICIPATION DES ALEAS

D'une manière générale, les autorités organisatrices de transport doivent prendre toutes les dispositions pour leur permettre de faire face aux situations de crise.

Il est très souhaitable qu'elles mettent en place les procédures adaptées aux différents aléas, en déterminant très précisément les rôles de chacun, et qu'elles diffusent le plus largement possible ces informations, ce qui suppose :

- la définition d'un **plan d'intervention** avec, si besoin, les différents services concernés (pompiers, forces de l'ordre etc..) ;
- la constitution d'un **réseau assurant la diffusion de l'information aux familles et aux chefs d'établissement**, en cohérence notamment avec les dispositions de la circulaire relative à *l'élaboration d'un plan particulier de mise en sûreté face aux risques majeurs* (circulaire n° 2002-119 du 29 mai 2002).

On développera plus loin (ch. III) la nécessité d'une bonne coordination entre les services de l'Education nationale et ceux de l'autorité organisatrice de transport, en particulier au niveau local.

En cas de perturbation prévisible du trafic, une disposition prise dans le cadre de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 *sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs – titre III*, prévoit qu'il appartient à l'autorité organisatrice de définir des **dessertes prioritaires**. La loi énumère ces cas : grèves, plans de travaux, incidents techniques, aléas climatiques, ou tout évènement « dont l'existence a été

portée à la connaissance de l'entreprise de transport par le représentant de l'Etat, l'autorité organisatrice de transport ou le gestionnaire de l'infrastructure » (avec un délai de connaissance ou de prévisibilité suivant les cas de 36 heures).

➤ **Recommandation n° 3**

Les mesures que l'autorité organisatrice sera conduite à prendre pour gérer les situations de crise et, en particulier, selon la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007, pour assurer les dessertes prioritaires en transport scolaire, devront, dans toute la mesure du possible, être conformes aux exigences de sécurité des enfants transportés, parmi lesquelles la compétence du personnel et l'adaptation du matériel.

5 - LA PREVENTION DE LA DELINQUANCE

Les autorités organisatrices de transport sont étroitement associées à la politique de sécurisation des transports collectifs.

Le décret n° 2008-857 du 27 août 2008 *précisant les modalités du concours apporté par les autorités organisatrices de transports collectifs de voyageurs aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers* (JO du 29 août 2008)⁵ prévoit notamment que les AO doivent être informées de l'élaboration ou de la modification du contrat local de sécurité (CLS) comme du plan de prévention de la délinquance dans le département. Pour leur part elles doivent effectuer auprès du préfet la remontée des cas d'actes de délinquance commis sur leurs réseaux dont il leur appartient d'assurer le recensement. D'une manière générale, elles doivent informer celui-ci de toute modification apportée à l'organisation des transports et à leur tarification.

Ces dispositions confirment la nécessité de prévoir, dans le règlement départemental des transports, un « code de civilité » et ses sanctions.

⁵ texte non applicable en Ile de France

I - LE CONDUCTEUR PARTENAIRE DE LA SECURITE

Rappel fait des conditions générales d'exercice de la profession de conducteur routier de transport de voyageurs affecté à un circuit scolaire, les points suivants sont développés : les obligations liées au Code de la route, les obligations découlant de la réglementation sociale, les compléments de formation, et les obligations de service.

I - 1 LES CONDITIONS GENERALES D'EXERCICE

Le conducteur routier de transport de voyageurs affecté à un circuit scolaire exerce généralement son métier dans une entreprise de transport public de voyageurs (un transporteur) agissant pour "compte d'autrui". De façon plus marginale, il peut exercer son métier dans une entité juridique dont le transport de voyageurs n'est pas l'activité principale et qui assume ses besoins en transport de personnes avec ses propres moyens (collectivité, association, école privée).

En transport scolaire, le conducteur de transport en commun suit des itinéraires imposés comportant des points de prise en charge et de dépose des élèves. Ce métier s'exerce sur la voie publique, parmi les autres usagers de la route, avec la responsabilité d'un grand nombre de passagers.

L'exercice de l'emploi fait constamment appel à la sécurité, que le véhicule soit en circulation mais aussi à l'arrêt, lors de la montée et de la descente des enfants. Le conducteur peut être amené à exercer son activité parfois dans des conditions météorologiques et de visibilité difficiles.

Dans tous les cas, les conditions de l'exercice de sa profession sont soumises aux obligations suivantes :

I - 2 LES OBLIGATIONS DU CODE DE LA ROUTE

Les conducteurs de véhicules de transport en commun de personnes sont soumis à toutes les règles générales du Code de la route, tout d'abord celles relatives au permis de conduire, puis celles qui concernent la maîtrise du véhicule, la vitesse, le respect de la signalisation routière et de la distance entre véhicules, les règles de priorités, la non consommation d'alcool et de stupéfiants, et, depuis juillet 2003, le port de la ceinture de sécurité.

Le Code de la route fixe également aux conducteurs le comportement à adopter en cas d'accident (art R.231-1) et en cas de contrôle routier (R.233-1 à R.233-3) etc...

En outre, ils sont soumis à des règles particulières concernant leur service.

1. 2. 1. Le permis de conduire

A - Le type de permis

- La conduite des véhicules de transport en commun de personnes de plus de 9 places, conducteur compris, est subordonnée à la détention de la catégorie D du permis de conduire, dans les conditions réglementaires en vigueur.

- La conduite d'un véhicule de 9 places assises et moins, conducteur compris requiert l'obtention de la catégorie B du permis de conduire (18 ans). Cf . Ch. IX.

➤ **Recommandation n°4**

La loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 instaurant le permis à points interdit à l'employeur de connaître le nombre de points figurant sur le permis de son salarié. En revanche, rien ne s'oppose à ce qu'il se fasse présenter périodiquement (au moins annuellement) par son conducteur son permis de conduire en état de validité.

B - L'aptitude médicale à la conduite

Tout conducteur de véhicules de transport en commun de personnes, ainsi que tout titulaire du permis B affectés notamment à des opérations de transport scolaire, de transport public de personnes ou à la conduite des taxis, ne peut exercer cette activité qu'après avoir satisfait à une **visite médicale d'aptitude à la conduite** régulièrement renouvelée (article R.221-10 du Code de la route).

Depuis 2006, la périodicité de cette visite médicale est quinquennale pour les conducteurs de véhicules de transports en commun de personnes âgés de moins de soixante ans, et annuelle au-delà.

A noter que pour les conducteurs de véhicules de neuf places et moins affectés aux transports scolaires, cette visite médicale est également quinquennale pour les conducteurs de moins de soixante ans, biennale à partir de l'âge de soixante ans et annuelle à partir de l'âge de soixante-seize ans. (article R.221-11 du Code de la route). (cf. chapitre IX)

Cette visite est effectuée par des médecins de ville agréés par les préfets ou, pour les cas particuliers, par les commissions médicales départementales des permis de conduire placées sous l'autorité des préfets.

Outre cette réglementation propre à la conduite, il convient de rappeler que **tout conducteur salarié relève du Code du travail** qui définit les règles applicables en matière de surveillance de la santé au travail des salariés.

Dès lors qu'ils sont salariés, les conducteurs de véhicules de transport en commun de personnes, comme ceux de véhicules de neuf places et moins, sont donc soumis aux visites de médecine du travail assurées par les médecins du travail (article R. 4624 – 10 et suivants du code du travail) :

- visite médicale d'embauche ;
- visite obligatoire tous les deux ans ;
- visite médicale de reprise après un accident du travail ou une maladie professionnelle (7 jours) ou un arrêt de travail supérieur à 21 jours.

➤ **Recommandation n° 5 :**

L'attention des employeurs et des autorités compétentes doit être appelée sur l'accroissement du nombre des conducteurs âgés (un tiers des conducteurs d'autocars

est âgé de plus de 50 ans⁶), ainsi que sur la fréquence de certaines addictions, ce qui nécessite de s'assurer de la rigueur avec laquelle l'ensemble du dispositif de suivi médical des conducteurs fonctionne⁷.

D'une manière générale, compte tenu de l'importance qu'il reconnaît au rôle des conducteurs, le présent guide a vocation à être largement diffusé aux transporteurs et à leur personnel.

1. 2. 2. Les limitations de vitesse

L'obligation d'équipement d'un limiteur de vitesse par construction :

La plupart des véhicules de transport en commun de personnes doivent être construits ou équipés de telle manière que leur vitesse maximale ne puisse dépasser 100 km/h (articles L.317-1, R.317-6 et R.317-6-1 du Code de la route).

Cette mesure s'applique aux véhicules dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 10 tonnes mis en circulation pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1985, ainsi qu'à ceux dont le PTAC est inférieur ou égal à 10 tonnes mis en circulation pour la première fois depuis le 1^{er} octobre 2001.

Le non-respect de cette obligation est passible d'une peine d'un an d'emprisonnement et d'une amende d'un montant de 30 000 €, ainsi que d'une suspension du permis de conduire d'une durée de trois ans. Le véhicule en infraction est immobilisé et retiré de la circulation jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité ou réparé.

La personne coupable de l'infraction peut être le responsable de l'exploitation du véhicule, à titre principal ou en tant que commettant, ou son préposé.

La limitation de vitesse en circulation

En agglomération, les véhicules de transport en commun sont astreints au respect des vitesses maximales de droit commun : **30 km/h, 50 km/h ou 70 km/h**.

Hors agglomération, leur vitesse maximale autorisée est limitée à **90 km/h** (article R.413 – 10 du Code de la route).

Toutefois, cette vitesse maximale est :

1- relevée à **100 km/h** :

- sur les autoroutes pour les véhicules dont le poids total est supérieur à 10 tonnes et possédant certaines caractéristiques techniques (ABS) ;
- sur les autoroutes et les routes à chaussées séparées par un terre-plein central pour les véhicules dont le poids est inférieur ou égal à 10 tonnes.

2- réduite à **70 km/h** :

pour les autobus en exploitation, et les autocars avec des passagers debout.

⁶Source : Bilan social du TRV publié par le MEEDDAT - SoeS - août 2008

⁷Sur le suivi médical du salarié : cf rapport et avis du CNT du 9 juin 2009 sur la mise en place d'EAD dans les autocars et la prévention des addictions en transport routier de voyageurs et annexe 6 ci-jointe

Cette mesure a été prise sur la proposition du Conseil National des Transports dans son avis du 28 novembre 2006, émis lors de la révision de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié (annexe 3).

Bien entendu, ces vitesses maximales autorisées « **ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse** » (article R. 413 – 17 du Code de la route).

Le véhicule doit porter visible à l'arrière les **disques de limitation de vitesse correspondants** (article R.413-13 du Code de la route) :

- pour les autocars d'un PTAC supérieur à 10 T : disque « **90** », et, pour ceux qui possèdent certaines caractéristiques techniques, disque « **100** » ;
- pour les autocars d'un PTAC égal ou inférieur à 10 T : disque « **100** » ;
- pour les autocars autorisés à transporter des personnes debout : disque « **70** », en plus des disques cités précédemment ;
- pour les autobus : disque « **70** ».

➤ **Recommandation n°6**

Il n'y a pas de limitation de vitesse particulière pour les transports en commun d'enfants.

Cependant les autorités organisatrices sont libres d'imposer dans leurs cahiers des charges des vitesses limites d'exploitation inférieures à celles prévues par le Code de la route.

1 – 3 LES OBLIGATIONS DE LA LEGISLATION SOCIALE

1. 3. 1. Les durées de conduite et de repos

La sécurité des transports est en partie conditionnée par la bonne condition physique du conducteur qui dépend largement d'une application correcte de la législation sociale. Celle-ci s'applique aux transports scolaires sans que ceux-ci fassent l'objet de dispositions particulières.

Les temps de conduite et de repos et la durée du travail dans les entreprises de transport public de voyageurs résultent de la combinaison de divers textes :

- le règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports ;
- le règlement n°3821/85 du 20 décembre 1985 modifié ;
- le Code du travail où figurent les principales dispositions de droit commun en matière de durée du travail applicable aux salariés (articles L. 3121-10 et suivants) ;
- le décret n°2003-1242 du 22 décembre 2003 relatif à *la durée du travail dans les entreprises de transport routier* modifié en dernier lieu par le décret n°2006-408 du 6 avril 2006 ;
- la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR) et plus particulièrement la CCNA 1, articles 17 à 20, modifiée et étendue (avenant n° 64 du 15 février 1984 étendu et avenant n° 78 du 29 mars 1994 étendu) ;
- l'accord étendu du 18 avril 2002 sur l'aménagement, l'organisation et la réduction du temps de travail, et sur la rémunération des personnels des entreprises de transport routier

de voyageurs et ses avenants n°1 du 28 avril 2003 étendu et n°2 du 16 janvier 2004 étendu ;

- l'accord étendu sur l'activité des conducteurs en périodes scolaires des entreprises de transport routier de voyageurs du 24 septembre 2004.

Le règlement européen s'applique aux conducteurs qu'ils soient salariés ou non du transport public et du transport pour compte propre (sauf pour les véhicules affectés au transport routier de voyageurs pour les services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km et les véhicules de neuf places et moins) :

- la durée de conduite continue maximale est fixée à 4 heures 30, avec une interruption minimale de 45 minutes (qui peut être fractionnée en deux périodes, la première d'au moins 15 minutes, la seconde d'au moins 30 minutes) ;
- la durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers (ou un repos journalier et un repos hebdomadaire) ne doit pas dépasser 9 heures (jusqu'à 10 heures deux fois par semaine) ;
- la durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures ;
- la durée totale de conduite par période de deux semaines consécutives est limitée à 90 heures ;
- le temps de repos journalier normal est d'au moins 11 heures et le temps de repos hebdomadaire normal est d'au moins 45 heures.

Les véhicules de transport en commun de personnes soumis à la réglementation sociale européenne doivent, lorsqu'ils ont été mis en circulation pour la première fois à compter du 1er mai 2006, être équipés d'un chronotachygraphe électronique (article 2-1 du règlement (CE) n°2135/98 modifié du 24 septembre 1998).

Les véhicules de transport en commun de personnes de plus de 10 tonnes mis en circulation entre le 1^{er} janvier 2003 et le 30 avril 2006 inclus doivent, par ailleurs, être équipés d'un chronotachygraphe électronique en cas de remplacement de l'appareil de contrôle analogique sauf si un certificat émanant du constructeur du véhicule spécifie que ce remplacement est impossible sur le véhicule en raison des risques techniques ou de sécurité que cette opération pourrait engendrer (circulaire du 26 avril 2006 relative aux modalités de remplacement des chronotachygraphes analogiques).

Le décret n° 86-1130 du 17 octobre 1986 modifié⁸ prévoit que, parmi les transports de personnes nationaux assujettis à l'installation et à l'utilisation de l'appareil de contrôle figurent (sans limite kilométrique): «... les véhicules de plus de neuf places, y compris le siège du conducteur, affectés à des services réguliers publics routiers créés pour assurer, à titre principal, à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement », soit **les transports scolaires**.

Le décret n°2003-1242 du 22 décembre 2003 modifié *relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier* s'applique seulement aux salariés du transport public. Il prévoit une amplitude de la journée de travail de 12 heures, qui peut être portée à 14 heures si les conditions d'exploitation le nécessitent, après avis du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel et avec l'autorisation de l'inspecteur du travail.

L'accord sur l'activité des conducteurs en périodes scolaires des entreprises de transport routier de voyageurs du 24 septembre 2004 prévoit une durée minimale de travail de 550 h.

⁸ relatif aux obligations et aux sanctions applicables dans le champ de la réglementation sociale communautaire concernant les transports routiers et de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) du 1er juillet 1970.

par an pour 180 jours de travail, ainsi qu'une formation minimale à la sécurité des transports scolaires de 4 h par an.

TABLEAU SYNTHETIQUE

REGLEMENT (CE) N°561/2006	
Durée maximale hebdomadaire de temps de conduite	<ul style="list-style-type: none"> • 56 heures de conduite maximum sur une semaine • 90 heures de conduite maximum sur deux semaines
Pause	<ul style="list-style-type: none"> • 45 minutes au moins après une période de conduite de 4 heures 30 au plus. Cette pause peut être fractionnée en <u>deux périodes</u> : <ul style="list-style-type: none"> - la première d'un minimum de 15 minutes, - la seconde d'un minimum de 30 minutes prise au plus tard à l'issue de la période de 4h30 de conduite
Repos journalier	<ul style="list-style-type: none"> • 11 heures : repos normal • 3 heures + 9 heures : repos normal fractionné • 9 heures trois fois au maximum par semaine : repos réduit
Conduite en équipage	Chaque membre de l'équipage doit bénéficier <u>d'au moins 9 heures consécutives</u> de repos au cours de chaque période de 30 heures
DISPOSITIONS NATIONALES	
Amplitude	<ul style="list-style-type: none"> • 14 heures maximum en simple équipage, • 18 heures en équipage composé de conducteurs multiples
Conduite continue de nuit	<ul style="list-style-type: none"> • 4 heures maximum

Une rubrique dédiée au social et à l'économie dans les transports peut être consultée sur le site du ministère chargé des transports

http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=2114

➤ **Recommandation n°7**

Il convient d'être particulièrement attentif au respect des dispositions du Code du travail relatives aux cumuls d'emplois et au travail à temps partiel.

Le Code du travail proscrit d'avoir recours aux services d'une personne qui effectue des travaux rémunérés au-delà de la durée maximale de travail.

Le chronotachygraphe électronique permet à chaque conducteur de détenir une seule carte, personnalisée, sur laquelle sont enregistrées les données relatives à l'ensemble de ses activités, quelle que soit l'entreprise où il travaille.

Chaque employeur a la possibilité de s'assurer que son préposé ne dépasse pas son seuil maximal d'heures de travail autorisé.

1. 3. 2. La formation des conducteurs

L'amélioration de la sécurité est étroitement liée à la professionnalisation du métier de conducteur : connaissance et respect des règles, savoir-faire et maîtrise de soi, faculté d'adaptation à la catégorie de passagers transportés... La France a eu un rôle pilote en la matière en Europe.

Un dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs a été mis en place par la loi n° 98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier.

Il comportait deux volets : la FIMO (formation initiale minimale obligatoire) et la FCOS (formation continue obligatoire à la sécurité).

En ce qui concerne le transport de voyageurs, il s'appliquait au départ **aux seuls conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs** selon les modalités suivantes :

- d'une durée de 140 heures (après le permis de conduire transport en commun), la FIMO 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.
- d'une durée de 21 heures, dispensée dans les 5 ans qui suivent la FIMO, puis ensuite renouvelée tous les 5 ans, la FCOS vise à une remise à jour des connaissances.

Un dispositif généralisé

Son extension à tous les conducteurs des autres secteurs du transport de voyageurs (urbain et interurbain, salariés et non salariés, transport public, et transport privé) a été réalisée par le décret 2007-1340 du 11 septembre 2007 *transposant la directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003 relative à la formation initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.*

S'inspirant largement du dispositif français, cette directive a posé à l'échelle de l'Europe les principes communs d'une formation initiale préalable à l'embauche et d'une formation continue tous les 5 ans. Une modification a été introduite par rapport au dispositif existant en France : la FCOS passe de 3 à 5 jours. D'autre part cette directive instaure une carte de qualification de conducteur standardisée pour favoriser la reconnaissance mutuelle par les états membres de ces obligations de qualification professionnelle et de formation continue.

Un programme très axé sur la sécurité

Pris en application de ce décret, l'arrêté du 3 janvier 2008 *relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs* (JO du 29 janvier 2008), définit le programme et les modalités de mise en œuvre de ce dispositif de formation, mis en vigueur à compter du 10 septembre 2008 pour le transport routier de voyageurs.

En ce qui concerne la FCOS, devenue FCO, la sécurité est très présente, conformément aux demandes du BEA-TT, que ce soit au titre du chapitre « perfectionnement à la conduite axée sur les règles de sécurité (dont le chargement) ou de celui relatif à « l'actualisation des connaissances en matière de santé, sécurité routière et sécurité environnementale ». Parmi la liste des points à traiter : l'hypovigilance, l'aptitude physique et mentale, l'évaluation des

situations d'urgence, les principes élémentaires du secourisme, le transport scolaire, la gestion des conflits, le franchissement des tunnels et des passages à niveaux...

Deux sujets répondent particulièrement aux préconisations du CNT :

1 – santé et hygiène de vie, hypovigilance, prévention des risques liés aux addictions

Les risques d'accident survenant du fait d'une baisse de vigilance ou du manque d'hygiène de vie du conducteur (fatigue, consommation d'alcool, de stupéfiants ou de substances médicamenteuses), ont conduit le CNT et le CGPC à demander la mise en place de modules de formation sur ces thèmes et leur diffusion la plus large possible : le programme répond à ces demandes.

Une prévention du risque alcool renforcée

Pour les conducteurs de véhicules de transports en commun de personnes (autocar et autobus) le fait de conduire avec un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à **0,2 gramme** par litre est puni d'une amende de 4^{ème} classe. Ce seuil est porté à 0,50 gramme pour les conducteurs des autres types de véhicules (code de la route article R. 234-1).

Le comité interministériel de sécurité routière du 13 février 2008 a décidé l'équipement de tous les autocars de transport en commun d'enfants, et notamment de transports scolaires, d'éthylotests anti-démarrage (EAD). Le CNT a été chargé d'étudier la mise en place de cette mesure ainsi que de la prévention des risques liés aux addictions en transport routier de voyageurs. Cette réflexion a été conduite par Yves Bonduelle durant le 1^{er} semestre 2009 et un rapport et un avis ont été remis en juin 2009. Cf site www.cnt.fr et annexe 6 ci-jointe.

La responsabilité du chef d'entreprise doit être rappelée :

- elle est inscrite dans le code civil : selon l'article 1384, l'employeur est responsable des dommages que les salariés peuvent causer à des tiers ;
- elle découle du code du travail : l'article R. 4228-20 interdit les boissons alcoolisées sur le lieu de travail, sauf le vin, le cidre et le poiré ; l'article R. 4228-21 interdit l'entrée et le séjour de personnes en état d'ivresse sur les lieux de travail. Par ailleurs, en application des principes généraux de prévention du code du travail (articles L. 4121-1 et suivants), l'employeur a une obligation de sécurité à l'égard de ses salariés en matière de prévention des risques professionnels. L'outil à sa disposition pour prévenir les risques liés à la consommation d'alcool est le règlement intérieur. Obligatoire dans les entreprises de plus de 20 salariés, il permet à l'employeur de définir les règles d'application de la réglementation en matière d'hygiène, de sécurité et de discipline (article L. 1321-1 du code du travail).

La même vigilance doit s'exercer vis à vis de la consommation de stupéfiants

On trouvera en annexe 5 une note établie par la direction générale du travail du Ministère du travail à l'occasion de ces travaux, qui fait le point sur la question des pratiques addictives (alcool et stupéfiants) en milieu de travail.

On trouvera également l'avis du CNT, qui propose des modèles de clauses à insérer dans les règlements intérieurs (cf annexe 6 précitée).

Il est vrai que le règlement intérieur n'est obligatoire que pour les entreprises de 20 salariés et plus mais il est possible pour les entreprises plus petites de le mettre en place : il convient de les encourager dans cette voie. Ces modèles de clauses peuvent faire l'objet d'une note de service.

2 - La formation spécifique aux transports d'enfants

Les enfants constituent une « clientèle » particulière, tant du fait de leurs caractéristiques physiques (petite taille, champ de vision restreint...) **que de leur comportement** (enfants très jeunes, adolescents turbulents, surtout après la tension nerveuse d'une journée de classe, qui peut favoriser les chahuts ou les marques d'incivilités).

Les conducteurs doivent donc être sensibilisés aux spécificités de ces passagers et de leurs réactions, tout au long du transport, en trajet et au point d'arrêt, et apprendre la marche à suivre en cas d'incident ou d'accident (maintien de la discipline, évacuation ou non, déclenchement des secours, etc...).

Cette formation spécifique au transport d'enfants, comprenant un volet psychologique, est, depuis quelques années déjà, dispensée par l'Association pour le développement de la Formation dans les Transports (AFT) dans le cadre de la formation continue, pour les conducteurs des entreprises qui le demandent, de même que par PROMOTRANS. Elle l'est également par l'Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP).

Rappelons que les partenaires sociaux, aux termes de la CCNTR, ont décidé la mise en place d'une formation spécifique adaptée au conducteur en période scolaire de **4 heures par an**⁹.

1. 3. 3. Les compléments de formation

1 – La conduite de certains véhicules demande une expérience ou une **spécialisation**

Les professionnels de la conduite signalent la difficulté de conduire **un autocar à étage** du fait notamment de son manque de stabilité dû à sa prise au vent. Ce véhicule homologué est parfois utilisé en péri-scolaire.

Le CNT, qui est défavorable à l'utilisation de ce type d'autocar, recommande de prévoir une formation de type « qualification » pour la conduite de tels véhicules, proposition reprise dans le rapport du CGPC de mars 2005 déjà cité, et rappelée à nouveau par le CNT dans son avis du 28 novembre 2006 sur la révision de l'arrêté du 2 juillet 1982.

2 – L'accès des transports aux enfants **handicapés** nécessite une sensibilisation du personnel de conduite aux besoins particuliers des personnes handicapées et à mobilité réduite en fonction du type de handicap et du véhicule utilisé.

D'une manière générale, pour toutes les questions relatives au transport des **personnes handicapées ou à mobilité réduite** : se reporter aux sites du comité de liaison pour l'accessibilité (COLIAC) et de la délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA).

⁹ A noter qu'au Québec, le quota d'heures de formation obligatoire est au moins de 8 heures par an. Les organismes français se sont d'ailleurs fortement inspirés du module mis au point outre-atlantique.

1. 3. 4. Les obligations de service du conducteur

Avant le départ, le transporteur ou ses préposés, dont le conducteur :

en tenant compte du type de transport, des caractéristiques du véhicule, du parcours, des instructions, et des conditions météorologiques,

- vérifie, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, l'état du véhicule, le bon fonctionnement des assistances, accessoires et feux de signalisation, de même que le bon fonctionnement des dispositifs spécifiques à l'accessibilité ; vérifie la validité et la compatibilité des appareils et supports d'enregistrement ;
- effectue les essais de frein et contrôle les niveaux ;
- vérifie la présence des dispositifs de sécurité (cf article 60 bis de l'arrêté du 2 juillet 1982) ;
- veille à la présence des pictogrammes « transports d'enfants » ;
- s'assure, avant le départ du véhicule resté en stationnement sur une aire d'embarquement, qu'aucun enfant n'est menacé par les manœuvres qu'il devra effectuer pour en partir ;
- attend l'installation des enfants avant de démarrer.

Pendant le service, le conducteur :

- s'assure du fonctionnement correct du véhicule et surveille les indicateurs du tableau de bord ;
- respecte scrupuleusement l'itinéraire et les arrêts du service ;
- veille à l'utilisation du signal de détresse à chaque point d'arrêt ;
- évite toute manœuvre ou marche arrière avant la prise en charge des élèves ;
- n'ouvre pas les portes de son véhicule avant l'arrêt total de celui-ci ;
- est attentif à la montée et la descente des élèves aux différents points d'arrêts (notamment quand les enfants présentent un handicap permanent ou temporaire) ;
- vérifie qu'il n'y a pas de surnombre ;
- s'assure, avant de remettre en marche son véhicule, que les portes sont bien fermées, qu'il peut démarrer sans danger pour les élèves descendus et notamment qu'aucun d'entre eux ne cherche à traverser devant son véhicule ;
- rappelle aux enfants qu'ils doivent rester assis à leurs sièges jusqu'à l'arrêt du véhicule ;
- le cas échéant, rappelle l'obligation du port de la ceinture de sécurité, si le véhicule en est équipé ;
- en cas de danger, prend les mesures qui s'imposent (éventuellement l'arrêt immédiat) ;
- en cas d'arrêt prolongé du véhicule, emploie de façon adaptée les mesures de protection afin d'assurer la parfaite sécurité des personnes (art 77 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié) et notamment la mise en marche des feux de détresse et la pose du triangle de présignalisation (lui-même devra revêtir le gilet de sécurité).

A l'issue du service, le conducteur :

- inspecte systématiquement le véhicule pour s'assurer qu'aucun enfant n'est resté à bord (cf. cas d'un enfant endormi¹⁰) ;
- vérifie l'état général intérieur et extérieur du véhicule ;

¹⁰ Cet incident, très traumatisant pour l'enfant, se produit parfois.

- remplit le registre de signalement des défauts constatés sur les véhicules mis à la disposition des conducteurs par l'entreprise (art. 62 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié). (NB : les contrôles sont essentiellement d'ordre visuel mais aussi olfactif ou auditif) ;
- signale les anomalies constatées lors de l'exécution du service, y compris tout élément matériel ou non qui présente un danger (ex : adultes attendant les enfants de l'autre côté de la route).

➤ **Recommandation n° 8**

Comme pour tout conducteur de transport de voyageurs, responsable de la sécurité des personnes qu'il transporte, les conditions d'exercice de la profession posées par la réglementation doivent être strictement respectées.

En outre, la conduite d'enfants présente des aspects spécifiques qu'il convient de prendre en compte. Le conducteur, principal acteur au contact des enfants a un rôle essentiel, mais en aucun cas il ne doit résoudre seul tous les problèmes :

- d'une façon générale, les difficultés de tous ordres rencontrées tout au long du transport, qu'elles concernent les infrastructures, l'organisation du service, son itinéraire, ses points d'arrêt, le comportement des enfants ou de tiers, doivent être signalées par le conducteur au responsable de l'entreprise qui saisit l'organisateur, à charge pour lui de prendre les mesures ciblées nécessaires ;
- en particulier, si les parents ont des réclamations à présenter, ils doivent être orientés immédiatement par le conducteur vers les services du conseil général ou de l'entreprise de transport.

Il exercera d'autant mieux cette mission de conduite en toute sécurité qu'il sera étroitement associé à sa définition et à son évaluation :

- par une charte élaborée en partenariat et diffusée à chacun à chaque rentrée des classes qui définira son rôle, et ses responsabilités ;
- éventuellement, à l'exemple de ce qui se pratique dans certains départements (ex : Mayenne), par des sessions annuelles organisées au conseil général pour tous les conducteurs pour commenter ce document avec les élus en charge des transports scolaires, et en débattre.

II - LES VÉHICULES : ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ

La construction des véhicules de transport en commun, leur aménagement, leur équipement, leur entretien, comme leur exploitation sont soumis à une réglementation précise et contraignante, particulièrement contrôlée, s'appliquant aux différentes catégories de véhicules effectuant des transports scolaires énumérées dans l'arrêté du 2 juillet 1982 (article 2).

Sous réserve des délais d'application prévus par les textes, les véhicules de transport en commun de personnes affectés à un service public doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite, PMR (article 45 de la loi 2005-102 du 11 février 2005¹¹) et conformes aux dispositions spécifiques figurant dans l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié (en particulier son article 53).

Il est rappelé par ailleurs que les transports scolaires dans des véhicules de 9 places et moins, conducteur compris, sont possibles (cf. chapitre IX du guide), sous réserve de prévoir certains dispositifs de protection.

2 - 1 LES RECEPTIONS ET VISITES TECHNIQUES

Les conditions de **réception** sont définies dans l'arrêté du 19 juillet 1954 modifié relatif *aux conditions de réception des véhicules*. Les règles techniques applicables sont, pour la plupart, issues de règles communautaires. L'application des dispositions techniques fait l'objet d'arrêtés spécifiques tels que l'arrêté du 2 juillet 1982, l'arrêté du 18 août 1955 modifié relatif *au freinage des véhicules* (antiblocage par exemple), l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié relatif *à l'éclairage et à la signalisation des véhicules etc.*

L'ensemble de ces textes est disponible sur le site www.legifrance.gouv.fr.

L'article R.323-23 du Code de la route prévoit que la mise en circulation des véhicules de transport en commun nécessite la délivrance d'une autorisation dite : « **attestation d'aménagement** » (ex « carte violette »)¹², qui doit être **conservée dans le véhicule**. Cette attestation peut être délivrée soit par le constructeur du véhicule soit par les services de l'Etat (DRIRE) selon les modalités prévues par l'article 85 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié. Ce document énumère toutes les conditions particulières auxquelles est subordonnée l'autorisation de mise en circulation et notamment le nombre maximum d'enfants assis ou éventuellement debout.

Le transport en commun d'enfants **debout** n'est donc possible que dans le cadre de **services réguliers**, ce qui est le cas du transport scolaire, à l'initiative de tout organisateur de services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves, dans la limite du nombre de places indiqué à la rubrique « transports en commun d'enfants » de l'attestation d'aménagement, et sous réserve que les barres, poignées de maintien et rambardes soient adaptées à la taille des enfants.

¹¹ cf circulaire du 3 mai 2007 adressée aux préfets sur la sécurité et l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs aux véhicules assurant à titre principal la desserte des établissements scolaires cf site du COLIAC : www.coliac.cnt.fr

¹² cf. annexe n° 6 bis de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié

Les modalités des contrôles techniques périodiques des véhicules de transport en commun sont définies par l'arrêté du 27 juillet 2004 relatif au *contrôle technique des véhicules lourds*.

Les **visites techniques périodiques** sont renouvelées tous les **6 mois** (article R.323-23 du Code de la route et art. 86 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié). Des visites supplémentaires peuvent être ordonnées par le préfet du département (art. 86 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

Chaque véhicule doit être muni d'un **carnet d'entretien**.

En outre, l'entreprise doit mettre à disposition du conducteur un **registre de signalement** des défauts constatés sur le véhicule ou tout autre support qui permet d'assurer le suivi de ces informations. (article 62 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié).

L'ensemble des textes relatifs au contrôle technique est disponible sur le site internet :

www.utac-otc.com

Enfin, pour les dispositions transitoires et particulières concernant ces matières, on se reportera au titre IV de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié.

2 - 2 LES CONTROLES

Le ministre chargé des Transports a, pour le compte de l'État, la responsabilité des transports routiers de marchandises et de voyageurs.

Pour exercer sa mission et contrôler le respect des réglementations auxquelles sont soumis les transports routiers, il s'appuie sur son administration centrale et sur les services déconcentrés que sont les directions régionales de l'Équipement (DRE), en coordination avec les autres ministères chargés du contrôle des transports routiers.

C'est ainsi qu'interviennent habituellement :

- sur route et en entreprises : les contrôleurs des transports terrestres ;
- essentiellement sur route : les gendarmes ; les agents de la police nationale ; les agents des douanes ;
- essentiellement en entreprise : les inspecteurs et contrôleurs du travail ; les agents du service de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes.

Sur route, les corps de contrôle veillent au respect des dispositions relatives à la vitesse, aux poids et dimensions, aux temps de conduite et de repos, à l'état des véhicules et à leurs équipements spécifiques et aux documents devant se trouver à bord.

En entreprise, les vérifications portent sur le respect des temps de conduite et de repos, les conditions d'accès à la profession, les conditions de travail, le parc de véhicules et sa situation au regard des visites techniques obligatoires, et le travail illégal.

Les entreprises restent en outre soumises aux **réglementations de droit commun** qui, elles aussi, font l'objet de contrôles (services fiscaux, URSSAF, etc..).

2. 2. 1. Les prescriptions d'ordre général en relation avec la sécurité des transports en commun

La circulaire du 12 mai 1987 *relative au contrôle des réglementations applicables aux transports routiers*, dans son annexe V, rappelle les règles de sécurité applicables aux véhicules utilisés en transport en commun de personnes et indique les points essentiels sur lesquels doivent porter plus particulièrement les contrôles et les vérifications supplémentaires des règles spécifiques aux transports en commun d'enfants.

A - Documents et chronotachygraphe

- permis de conduire ;
- certificat d'immatriculation ;
- « carte violette » ou « attestation d'aménagement » du véhicule (autorisation de mise en circulation - ou, à défaut et provisoirement, procès-verbal de visite - présentée à toute réquisition, visite technique tous les six mois) ;
(NB : les « cartes violettes » restent valides jusqu'au 31 décembre 2015 selon les modalités du point 12 de l'article 103 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié)
- attestation d'assurance ;
- le cas échéant, liste nominative des passagers (cf. infra 5.5) ;
- présence du chronotachygraphe ainsi que des feuilles d'enregistrement ou disques (chronotachygraphe analogique) ou carte (chronotachygraphe numérique).

B - Equipements de sécurité

- issues : l'agent chargé du contrôle doit s'assurer du bon fonctionnement des issues de secours et de la présence de l'inscription « issue de secours » ;
- marteau-pic ou dispositif équivalent (signalisation et présence) ;
- condamnation, de l'intérieur, des portes du côté arrière gauche de certains véhicules anciens ;
- commandes intérieures d'ouverture des portes, levées des poignées ou traction des manettes ou commandes spécialement protégées ;
- extincteur homologué « transport » ; (les hydrocarbures halogénés sont prohibés dans le compartiment voyageur ; la date de la vérification annuelle doit être portée sur l'extincteur ; pour la capacité minimale de l'extincteur : se reporter à l'annexe I de l'arrêté du 2 juillet 1982) ;
- emplacement de l'extincteur (qui doit être visible et facilement accessible) ;
- date de validité de l'extincteur ;
- boîte de premiers secours (sauf véhicules assurant un service dans les limites géographiques visées à l'article 71 de l'arrêté du 2 juillet 1982) ;
(Le contenu minimum de chaque boîte de premiers secours doit être conforme à la liste définie à l'annexe 10 de l'arrêté du 2 juillet 1982. Le matériel et les produits inclus dans chacune d'elles doivent être vérifiés, remplacés ou renouvelés afin d'assurer sa mise à jour régulière. Elle doit être facilement accessible et son emplacement doit être signalé.) ;
- inscriptions et affichage (interdiction de parler au conducteur sans nécessité de service, nombre maximum de passagers, assis, debout, couchés ou en fauteuil roulant), éventuellement consigne des actes interdits auxquels il conviendra d'ajouter le pictogramme sur le port de la ceinture dans les véhicules qui en sont équipés (cf. 2.3) ;

- coupe-batterie actionnable depuis le poste de conduite (lorsqu'il est exigé) ;
- ralentisseur ou dispositif équivalent (véhicule de PTAC supérieur à 4 tonnes appelés à circuler dans les régions difficiles ou accidentées) ;¹³
- dispositif antidérapant (tout véhicule circulant sur des routes verglacées ou enneigées) ;
- lampe autonome (sauf véhicules assurant un service dans les limites géographiques visées à l'article 71 de l'arrêté du 2 juillet 1982) ;
- trappes d'évacuation en pavillon (lorsqu'elles existent) ;
- et fonctionnement des ceintures de sécurité, le cas échéant, pour les véhicules qui en sont équipés.

C - Nombre maximum de passagers

- Vérification du nombre de passagers en fonction des indications portées sur l'« attestation d'aménagement », ou la « carte violette ».

2. 2. 2. Les règles spécifiques aux transports en commun d'enfants.

Outre les règles communes à tous les transports en commun de personnes, les véhicules affectés au transport en commun d'enfants, notamment les transports scolaires, doivent respecter les obligations suivantes (cf. l'arrêté du 2 juillet 1982) :

A - Documents :

« carte violette » ou « attestation d'aménagement » : quand elle comporte la mention « accompagnateur obligatoire », le contrôleur doit vérifier la présence de celui-ci et s'assurer qu'il n'y a pas de surnombre.

B - Mesures de sécurité

- pictogrammes obligatoires à l'avant et à l'arrière du véhicule uniquement lors des transports en commun d'enfants. Ils sont retirés ou occultés si le véhicule est utilisé pour le transport d'adultes ;¹⁴ ils doivent être « à éclairage » pour les véhicules neufs à compter du 20 octobre 2008 ;
- enfants transportés assis (sauf dérogation : cf. § 5.2.1.) ;
- signal de détresse (utilisé à l'arrêt du véhicule lors de la montée ou de la descente des enfants) ;
- dispositif de déverrouillage de la porte située aux trois quarts arrière pour les véhicules réceptionnés ou immatriculés à compter du 1^{er} octobre 1986 (cf. § 5.2.2).

¹³ Il convient de prendre l'attache de la préfecture pour connaître les itinéraires correspondant à ces définitions;

¹⁴ Un tribunal de police a jugé que le véhicule d'une ligne régulière desservant sur son parcours trois établissements scolaires sur une quarantaine d'arrêts variées (notamment un centre culturel, un parc d'exposition, une mairie, un foyer de personnes âgées ...) n'était pas affecté à un service créé pour assurer à titre principal à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement et n'était donc pas soumis à la pose d'un pictogramme.. (cf. tribunal de police de Lorient n°98 / 00095 du 31 mars 1998).

Enfin, il convient de rappeler la nécessité d'une autre forme de contrôle, celle de l'application de la convention par le transporteur (cf. 5.1.1.), contrôle exercé par l'organisateur qui doit s'assurer notamment que les règles de sécurité sont correctement appliquées (cf. supra : chapitre préliminaire).

2 - 3 LES CEINTURES DE SECURITE ET AUTRES EQUIPEMENTS

L'arrêté du 5 décembre 1996 modifié transposant les directives européennes rend obligatoire l'équipement des autocars en ceintures de sécurité suivant un échéancier qui a débuté pour les véhicules d'un nouveau type de plus de 3,5 tonnes le 1^{er} octobre 1997, s'est poursuivi pour les véhicules d'un nouveau type de moins de 3,5 tonnes le 1^{er} octobre 1999 ; pour les véhicules mis pour la première fois en circulation, les échéances ont été fixées, pour les plus de 3,5 tonnes au 1^{er} octobre 1999 et pour les moins de 3,5 tonnes. au 1^{er} octobre 2001.

Cette obligation d'équipement ne s'applique pas aux véhicules mis en circulation avant ces échéances. En aucun cas, on ne devra installer des ceintures de sécurité sur des véhicules anciens dont l'homologation ne prévoit pas la présence de cet équipement.

➤ Recommandation n° 9

Le bénéfice incontestable du port de la ceinture de sécurité dans les autocars, qui permet d'éviter les risques de projection et d'éjection, cause des accidents les plus graves, voire mortels, montre l'avantage d'utiliser des véhicules équipés de ceintures de sécurité : les organisateurs, en liaison avec les partenaires locaux et les transporteurs doivent rechercher les moyens pour, aussi rapidement que possible compte tenu des incidences financières, encourager le renouvellement du parc et utiliser des véhicules équipés dès l'origine (cf. 2.3) afin que tous les enfants transportés bénéficient de la même protection.

Cet encouragement peut se faire par le biais des conventions, en modulant leur durée selon l'âge des véhicules. Certains départements ont délibérément fixé un âge limite, suffisamment bas pour permettre d'éliminer progressivement les véhicules les plus âgés.

Pendant la période transitoire, comme le recommande le BEA-TT dans son rapport sur l'accident du 12 mars 2007 (publié en juillet 2008¹⁵), « les AO doivent veiller à encadrer l'utilisation des véhicules non équipés de ceintures par des mesures spécifiques de gestion et de sécurité. ».

D'autres dispositions matérielles, facultatives, peuvent être prise pour améliorer la sécurité :

- ne pas recourir à des véhicules équipés de banquettes longitudinales qui ne permettent pas d'assurer une sécurité minimale aux personnes transportées, notamment en cas de choc frontal ou de retournement du véhicule ;
- assurer l'installation de **dispositifs de communication à distance** reliés à l'entreprise, à l'organisateur ou à tout autre relais utile ; ces dispositifs ainsi que tout autre moyen de

¹⁵ Cf. site : www.bea-tt.equipement.gouv.fr

communication personnel ne doivent pas être utilisés à des fins privées pendant le service, ni en roulant ;

- favoriser pour les véhicules immatriculés avant le 20 octobre 2008 l'usage de **pictogrammes à éclairage** conformes à l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié afin de mieux alerter l'automobiliste sur les risques d'incursion d'enfants sur la chaussée ;
- favoriser l'utilisation de **bandes rétro-réfléchissantes** sur les côtés et à l'arrière, pour mieux signaler le véhicule, notamment en cas de mauvaise visibilité (pluie, brouillard, lever et chute du jour).

Sachant que tout équipement ajouté ne doit pas remettre en cause l'homologation du véhicule.

2 - 4 LES STRAPONTINS : C'EST FINI !

Comme demandé depuis de longues années par le CNT, les strapontins disparaissent.

L'usage des strapontins dans les autocars de grande capacité est interdit depuis le 15 juillet 2003. Cette interdiction a été étendue depuis le 20 octobre 2008 aux autocars de faible capacité (dont le nombre de passagers ne dépasse pas 22, non compris le conducteur).

Il s'agit des strapontins tels que définis dans la version initiale de l'arrêté du 2 juillet 1982 soit : « siège auxiliaire destiné à un usage occasionnel et tenu normalement replié par un dispositif automatique pour laisser le passage libre en absence d'occupant ». Ce type de siège doit être distingué du « siège pliant » et du « siège basculant », toujours prévus à l'article 3 de l'arrêté modifié.

Les strapontins existants doivent être démontés des véhicules.

III - L'INDISPENSABLE COORDINATION AVEC L'EDUCATION NATIONALE

Il est courant de dire que « le transport scolaire est le prolongement de l'Education nationale ». Effectivement, ils sont étroitement liés dans le déroulement de la journée d'un enfant.

Avant d'aborder en détail les questions relatives au trajet et aux points d'arrêt, il est utile de rappeler l'importance d'instaurer une parfaite information et une étroite coordination entre les différents acteurs du transport et du système éducatif, au moment des rentrées scolaires, puis toute l'année, afin de créer les meilleures conditions de fonctionnement, et en conséquence, d'assurer un transport en toute sécurité. Ce point est régulièrement souligné lors des consultations du CNT.

3 - 1 . LES STRUCTURES

Les structures existent, en particulier, le conseil départemental de l'éducation nationale (CDEN), instance quadripartite rassemblant les représentants de l'administration, des usagers, des élus et des enseignants, qui devrait être le cadre adéquat pour permettre 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.

Cependant il ne semble pas partout remplir cette fonction.

3 - 2 . LA MISE EN ŒUVRE

A la suite d'une mission conjointe menée à la demande du CNT entre l'inspection de l'administration du ministère de l'éducation nationale, d'une part, et celle du ministère chargé des transports d'autre part, deux textes sont intervenus, dont le contenu garde toute actualité : **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 n°96-093 du 22 mars 1996** adressée aux recteurs, aux inspecteurs d'Académie, et aux directeurs de services départementaux (annexe 7).

S'appuyant sur les conclusions de cette mission , ces textes incitaient à accroître la concertation et la coopération entre ces partenaires : ils proposaient notamment **la nomination dans chaque établissement d'un correspondant permanent pour les transports scolaires.**

Le principe et les modalités de cette concertation « Education nationale-Transports » ont été inscrits depuis dans le Code de l'Education :

depuis la loi relative *aux libertés et responsabilités locales* du 13 août 2004, le code de l'éducation (article L. 213-11) prévoit que « *le département est consulté par l'autorité compétente de l'Etat, dans des conditions fixées par décret, avant toute décision susceptible d'entraîner une modification substantielle des besoins en matière de transport scolaire* ».

Suite au décret d'application n°2005-291 du 30 mars 2005 relatif à *la procédure de consultation en matière de transports scolaires*, le code précise, aux termes de l'article D. 213-29, les différentes consultations dont le département doit faire l'objet par écrit de la part des autorités de l'Education nationale, et, notamment, par l'inspecteur d'académie sur les

projets d'aménagement du temps scolaire ou de modification des horaires d'entrée et de sortie des écoles maternelles et élémentaires, et par les chefs d'établissement sur les projets d'aménagement du temps scolaire relevant de l'autonomie de l'établissement qui ont une incidence sur l'organisation des transports scolaires.

En 2007, en réponse à une question écrite visant à préciser la rédaction de l'article 82 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004, le ministère de l'Intérieur a rappelé le rôle du **CDEN** : « *le conseil départemental de l'éducation nationale, organe consultatif, constitue un lieu privilégié où les difficultés rencontrées en matière de transports scolaires par les différents acteurs peuvent faire l'objet d'un examen approfondi.* » (JO du 12 avril 2007 page 783).

A noter que la circulaire n° 2008-082 du 5 juin 2008 *relative à l'organisation du temps d'enseignement scolaire et de l'aide personnalisée dans le premier degré*, prévoit : « *Il (l'inspecteur d'académie) tient compte des contraintes inhérentes à l'organisation des transports scolaires. Il mène, à son niveau, avec les responsables d'activités à caractère culturel, sportif, social et les autorités responsables de l'instruction religieuse.* »

➤ **Recommandation n° 10**

Compte tenu des réformes importantes récentes, notamment celles qui concernent l'aménagement du temps scolaire - comme la suppression des cours le samedi matin -, la circulaire interministérielle n° 95-071 du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires, et la note de service n° 96-093 du ministère de l'Education nationale qui l'accompagne mériteraient d'être « relues » à la lumière du contexte actuel, et éventuellement adaptées.

IV - UN MOMENT CRUCIAL DU TRANSPORT SCOLAIRE : LA MONTÉE ET LA DESCENTE DU VEHICULE

Ce chapitre traite :

- de l'implantation des points d'arrêt ;
- de leur utilisation à la montée et à la descente du véhicule.

Il convient de **souligner la vigilance à accorder à cette phase du transport scolaire** : c'est en effet, dans cette circonstance que la plus grande partie des accidents mortels ou graves se produisent.

Les organisateurs doivent donc, en liaison avec les responsables des diverses catégories d'infrastructures routières, porter une grande attention à cette question. Il convient en particulier de veiller à la continuité dans la surveillance des enfants, sans négliger le rôle des parents (cf. §.4.3 et 5.3). La vigilance devra être d'autant plus grande qu'en dehors des dispositions générales concernant le domaine public et la circulation, il n'existe pas d'obligations réglementaires en la matière, sauf l'obligation pour les autres véhicules de ralentir lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun au moment de la montée et de la descente des voyageurs (article R. 413-17 du Code de la route). (cf. aussi 1.1.2).

Le Guide « *Transport des scolaires : la sécurité aux points d'arrêt* » élaboré à la demande du CNT par le CERTU et l'ANATEEP (édition 2008) est à la disposition de tous les décideurs et aménageurs.

Il fait le point complet sur la jurisprudence et la problématique de la sécurité aux points d'arrêt. On y trouve notamment une méthodologie d'audit très utile lorsqu'il s'agit de hiérarchiser la dangerosité de l'ensemble d'un parc de points d'arrêt.

Cet ouvrage est disponible au CERTU. (9 rue Juliette Récamier 69456 LYON Cedex 06) - tel : 04 72 74 59 59 . Site internet : www.certu.fr

Il est vivement conseillé de se reporter à cet ouvrage, notamment pour les aspects d'aménagement. Il ne sera rappelé ici que quelques principes, en mettant l'accent sur la surveillance des enfants, leur comportement et la concertation entre les « décideurs locaux » concernés.

4 – 1 L'IMPLANTATION ET L'EQUIPEMENT DES POINTS D'ARRET

Le choix de l'implantation des points d'arrêt s'exerce dans le cadre des règles régissant le domaine public.

Il peut impliquer trois autorités, qui sont parfois confondues en une seule personne publique : le gestionnaire de la voirie, l'autorité organisatrice et le détenteur du pouvoir de police.

Les points d'arrêt peuvent se trouver dans les agglomérations (dans l'enceinte des établissements ou non) ou en dehors. Ils peuvent être fréquentés par de nombreux enfants ou par une seule famille.

4. 1. 1. La situation et la signalisation des points d'arrêt

A - Hors agglomération

Il convient :

- de limiter le nombre de ces points d'arrêt, dans le respect des principes du service public de transport ;
- de les signaler ;
- de les matérialiser par des poteaux ;
- de les rendre accessibles, si c'est prévu dans le « schéma directeur d'accessibilité ».

Ces recommandations sont particulièrement nécessaires lorsque ces points d'arrêt sont situés sur de grands axes et sans aménagement particulier. Le souci de réduire les coûts et le temps de transport va d'ailleurs également dans le sens de la limitation.

Il convient ensuite d'éviter les implantations dangereuses, faute de visibilité : sorties de virages, hauts de côte et plus généralement toute implantation entraînant des manœuvres, notamment la marche arrière.

Il convient également, autant que possible, que cette implantation soit telle que les élèves n'aient à traverser, ni la chaussée sur laquelle le car circule, ni d'autres voies de circulation.

Toute rénovation de la voirie doit être l'occasion de vérifier les conditions de sécurité des points d'arrêt existants, implantation comme équipement, et de prendre les dispositions qui s'avèrent nécessaires.

B - Dans les agglomérations :

En agglomération, il est souhaitable d'aménager les points d'arrêt et les aires de stationnement attenants aux établissements existants lorsque leur conception le permet et il est indispensable de prévoir cet aménagement pour les établissements à construire, dès l'élaboration du « plan masse ».

Sinon, il convient de s'assurer que les conditions de stationnement et de circulation sont compatibles avec la descente et la montée des élèves.

Il faut veiller autant que possible à séparer les différents espaces sensibles : l'attente, la montée, la descente et la traversée des voies.

4. 1. 2. Leur équipement

- L'équipement des points d'arrêt est particulièrement nécessaire sur les grands axes de circulation et dans les agglomérations : poteaux, voie d'arrêt, barrières de sécurité, abri, trottoirs, etc...

- Il doit être conforme aux règles d'accessibilité en vigueur, notamment celles prévues dans l'arrêté du 15 janvier 2007 (JO n° 29 du 3 février 2007 page 2104 texte n° 29) portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif *aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics*.

- Les aires de rassemblement situées dans les agglomérations, vers lesquelles convergent plusieurs lignes de transports scolaires, doivent être équipées de barrières, de trottoirs et d'une signalisation adéquate.
- Les aménagements doivent permettre de limiter les manœuvres des véhicules (en particulier les marches arrière) et, d'une façon générale, privilégier deux types de visibilité : celle de l'automobiliste sur le véhicule de transport en commun et celle du piéton en traversée sur le véhicule survenant. En effet, beaucoup d'accidents survenus aux points d'arrêt ont pour cause immédiate le véhicule de transport en commun, à l'arrivée comme au départ.
- La circulation des véhicules particuliers, y compris ceux des parents, doit être dissuadée à l'intérieur du périmètre de ces aires d'arrêt du véhicule de transport en commun, les études d'accidents menées montrant toutes qu'elle était dangereuse.

Hors agglomération, le type d'équipement peut aller jusqu'à l'aménagement d'un espace réservé en dehors de la chaussée, d'ampleur plus ou moins importante (aires en encoche ou en retrait).

Les données relatives au trafic sur la route (notamment le « trafic moyen journalier annuel » (TMJA) et au taux de fréquentation du point d'arrêt détermineront le niveau d'aménagement du point d'arrêt. Certains aménageurs envisagent hors agglomération l'implantation systématique d'arrêts en encoche, plutôt que d'arrêts en ligne, à partir du seuil de 5 000 véhicules/jour. D'autres optent pour un seuil différent.

D'une manière générale, il appartient à l'organisateur, en liaison avec les autorités administratives détentrices des pouvoirs de police et gestionnaires de la voirie, de s'assurer que les **trois** éléments suivants :

- 1- le tracé des itinéraires,
- 2- l'implantation des points d'arrêt (pour départ et prise en charge conformément aux dispositions du Code de la route),
- 3- la signalisation aux abords des arrêts,

sont compatibles avec la sécurité au regard :

- 1- de la circulation des véhicules de transports,
- 2- de la circulation générale, notamment en zone urbaine,
- 3- des cheminements des élèves eux-mêmes pour ce qui est de leur accès piétonnier en approche des points d'arrêts et notamment de leur traversée de la chaussée.

4- 2 LES PHASES D'EMBARQUEMENT ET DE DEBARQUEMENT

4. 2. 1. L'arrivée du véhicule.

A - Dans les aires de rassemblement proches des établissements, il est important que les véhicules soient déjà à l'arrêt lorsque les élèves sortent de classe.

D'une façon générale, **un aménagement des horaires** est souhaitable dans les établissements afin d'étaler les entrées et les sorties et d'éviter les bousculades génératrices d'accidents souvent graves (chaque année des enfants sont renversés ou écrasés par le véhicule de transport en commun).

Une concertation sur ce point entre les mairies, les établissements d'enseignement, les autorités organisatrices, les parents d'élèves et les transporteurs est indispensable.

Cette nécessité est soulignée dans la circulaire interministérielle du 23 mars 1995 *relative à l'amélioration des transports scolaires* (cf. chapitre III et annexe 7) qui incite à accroître la concertation et la coopération entre les partenaires, notamment pour « *assurer une meilleure sécurité aux points d'arrêt* ».

De plus, la circulaire du 18 septembre 1997 *relative à la surveillance et à la sécurité des élèves dans les écoles maternelles et élémentaires publiques*, rappelle que « *conformément à la circulaire du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires, si le directeur constate des facteurs de risques, notamment au niveau des aires de stationnement des cars, [il] doit se rapprocher des services municipaux pour rechercher les moyens d'une sécurité optimale* ».

B - Aux points d'arrêt le long du trajet, si le véhicule n'est pas déjà en stationnement, les élèves doivent, lorsqu'il arrive, attendre son immobilisation complète avant de monter ou de descendre. Le conducteur doit bien entendu faire de même avant de déclencher l'ouverture des portes.

Si le point d'arrêt est équipé de barrières de sécurité, le conducteur doit immobiliser son véhicule à l'endroit exact prévu.

En outre, il doit s'efforcer de respecter scrupuleusement les horaires, afin de permettre aux passagers d'embarquer et de débarquer sans précipitation.

4. 2. 2. La montée et la descente des élèves.

Elles doivent s'effectuer dans **l'ordre et le calme**. Si les passagers montent et descendent par la même porte, ceux qui montent doivent laisser passer ceux qui descendent.

La montée doit s'opérer sans précipitation et le conducteur doit s'assurer que tous les élèves sont bien parvenus à l'intérieur du véhicule et assis avant de fermer les portes et de mettre en marche celui-ci.

Les élèves qui sortent du véhicule ne doivent s'engager sur la chaussée qu'après le départ de celui-ci et après s'être assuré qu'ils peuvent le faire en toute sécurité, notamment après avoir attendu que le véhicule se soit suffisamment éloigné pour que la vue soit complètement dégagée du côté où le car s'éloigne¹⁶.

Il est donc souhaitable que des adultes (accompagnateurs, parents d'élèves, policiers ou gendarmes) soient présents, au moins dans les moments d'affluence. Une chaîne de surveillance doit pouvoir être mise en place pour prendre en charge les jeunes enfants et éventuellement les enfants handicapés. **Les personnes venant chercher un élève doivent toujours l'attendre à l'arrêt même et non de l'autre côté de la chaussée**, afin d'éviter que l'enfant ne se précipite sans précaution pour les rejoindre, courant ainsi un risque mortel malheureusement avéré.

Pour assurer le bon ordre des montées et des descentes, on pourra recourir notamment, en l'absence d'accompagnateurs, au volontariat rémunéré ou bénévole : parents, autres salariés, etc..

Lorsque la présence d'enfants dont la situation de **handicap** nécessite un accompagnement est prévue, des mesures adaptées doivent être prises en conséquence.

¹⁶ Tous les ans, des élèves sont renversés par le véhicule de transport scolaire et par des véhicules le croisant ou le dépassant. Certes, ces accidents sont peu nombreux, mais ils occasionnent presque toujours des décès ou des blessures graves

➤ **Recommandation n° 11**

Sur les points d'arrêt du circuit

Indépendamment des actions à mener pour modifier le comportement des enfants, on rappelle que le conducteur a l'obligation de respecter les arrêts officiels (cf. Chapitre I 1.3.4) et que les parents ne doivent en aucun cas faire pression sur ce dernier pour y déroger.

Les personnes (parents ou autres) qui déposent ou reprennent les enfants doivent stationner du côté de la voie où circule le car pour éviter à ceux-ci de la traverser et ainsi de risquer d'être happé par un véhicule croisant ou dépassant, accidents type de transport scolaire.

Les autres usagers de la route doivent ralentir et cette obligation doit leur être rappelée (signalisation, campagnes de sensibilisation etc...).

A proximité des établissements

Il appartient à l'organisateur en liaison tant avec les autorités administratives départementales ou locales qu'avec le chef d'établissement et en concertation avec le (ou les) transporteur(s) concerné(s), de définir les règles de sécurité auxquelles doit répondre l'organisation de la montée et de la descente des élèves à proximité des établissements d'enseignement.

Rappelons que la circulaire interministérielle du 23 mars 1995 *sur l'amélioration des transports scolaires* précise que "les chefs d'établissement et les directeurs d'école se rapprochent des services compétents des communes afin de rechercher les moyens permettant d'effectuer, dans des conditions optimales de sécurité, l'entrée et la sortie des élèves, leur descente et leur montée dans les transports ainsi que l'attente devant les établissements scolaires."

D'une manière générale, l'organisateur doit s'attacher à faire assurer une surveillance aux points de rassemblement des élèves à proximité des établissements scolaires, en recourant à des solutions adaptées aux situations locales. La participation du personnel communal, celle des polices municipales peut être relayée utilement par l'appel à des personnes volontaires, formées à cet effet.

Pour le transport des élèves d'âge préscolaire, il appartient à l'organisateur de prévoir une surveillance permanente de la remise de l'enfant par la famille au moment de la montée dans le véhicule, jusqu'à la remise de l'enfant aux enseignants à l'école et vice-versa.

Pour la remise de l'enfant par, ou à la famille, il importe que l'organisateur exige ou prévoit la présence d'un adulte avant l'arrivée du véhicule et après son départ. La surveillance ne doit pas être assurée dans toute la mesure du possible par un autre enfant plus âgé¹⁷.

¹⁷ un cas d'accident illustre le bien-fondé de cette recommandation : au cours d'un service de transport scolaire, l'accompagnateur assure la descente de trois enfants de la même famille âgés de trois, quatre et six ans, demeurant à une trentaine de mètres de l'arrêt. Les enfants ne sont pas accueillis par une personne adulte. L'accompagnateur les place le long d'un mur sur le bas côté droit d'une largeur de 1,50 m, puis remonte dans le car. Après le démarrage, le plus jeune enfant, s'étant déplacé, est écrasé par la roue arrière droite de l'autocar.

La remise de l'enfant de l'âge de maternelle aux enseignants, à l'école et vice-versa doit remplir des règles précises et constantes : les enfants doivent être remis à l'arrivée dans l'établissement par les parents ou les personnes qui les accompagnent et doivent être repris au départ de l'établissement par les parents ou par toute autre personne nommément désignée par eux par écrit et présentée par eux au directeur (circulaire EN n° 97-178 du 18 septembre 1997).

Il importe que cette règle soit systématiquement appliquée pour les enfants d'âge préscolaire empruntant un service de transport en commun, l'accompagnateur devant être habilité par les parents et le directeur à assurer la prise en charge des enfants. Il convient que cette disposition soit expressément prévue dans le « règlement du transport scolaire » départemental.

Il est recommandé que la surveillance de cette catégorie d'enfants soit assurée par un personnel compétent et spécialement recruté à cet effet, qu'il ait ou non la qualité de salarié.

V - COMMENT SÉCURISER LE TRAJET

Sont traités :

- l'itinéraire et la consistance du service ;
- le transport proprement dit ;
- l'accompagnement en trajet (la surveillance au point d'arrêt est traitée précédemment au chapitre III).

Il va sans dire que la sécurité en trajet implique également la participation active des conducteurs (cf. § 1.4.) et des enfants (cf. chapitre VI).

5 – 1 L'ITINÉRAIRE ET LA CONSISTANCE DU SERVICE

Le choix d'un itinéraire, comme celui du nombre et de l'implantation des points d'arrêts (cf. § 4.1.1), la durée du déplacement et la coordination des horaires entre le transport et l'organisation des entrées et des sorties des établissements d'enseignement, doivent répondre tout à la fois à des conditions d'**efficacité** et à des préoccupations de **sécurité** des opérations de transport.

5. 1. 1. L'itinéraire et les arrêts.

L'organisateur :

- doit définir un itinéraire prenant en compte toutes les données pouvant influencer sur la sécurité du transport, notamment des temps de parcours réalistes ;
- doit s'assurer, au moment de la signature de la convention, que les véhicules sont adaptés aux itinéraires (largeur des véhicules en rapport avec la largeur de la chaussée...) ;
- doit veiller, pendant la durée de la convention, que l'entreprise ou le conducteur respectent l'itinéraire assigné ;
- doit s'assurer que les points d'arrêt sont identifiés aussi précisément que possible et leur liste jointe en annexe de la convention signée avec le transporteur.

Le transporteur

- s'engage, par la convention passée avec l'organisateur du service, à respecter l'itinéraire à suivre et les points d'arrêts à desservir (article R. 213-4 du Code de l'Éducation).
- doit s'assurer que le conducteur connaît l'itinéraire et les points d'arrêts.

En cas d'empêchement de suivre l'itinéraire prévu (travaux de voirie, route coupée etc.), l'organisateur, le transporteur et le conducteur :

- doivent se tenir informés de toute modification de l'itinéraire, et de l'emplacement des arrêts pouvant intervenir, même temporairement ;
- doivent relayer cette information auprès des « utilisateurs » (parents, élèves) ;
- tout changement doit être accompagné de mesures de sécurité particulières (signalisation provisoire, surveillance...)¹⁸.

¹⁸ Exemple d'accident : un service de transport scolaire est exceptionnellement modifié par un changement de véhicule. Les élèves débarqués par le premier véhicule avant l'arrêt réglementaire, traversent la

5. 1. 2. La durée du déplacement.

La durée du déplacement quotidien est un facteur important pour assurer la sécurité générale de l'enfant (source de fatigue, de manque d'attention, et ainsi de comportements imprudents, voire dangereux). Deux nécessités s'imposent :

- ne pas dépasser un plafond

Sans méconnaître les difficultés liées à des problèmes externes au transport lui-même (organisation des restaurations scolaires à l'heure du déjeuner), il importe de recommander à l'organisateur d'établir des services en nombre suffisant pour que la durée des déplacements des enfants (trajet proprement dit et attente) **ne soit en aucun cas supérieure à 1 h 30 au total pour la journée scolaire.**

- réduire autant que possible le temps du transport

Un objectif plus ambitieux doit être visé sur l'ensemble des services, par une organisation globale plus rationnelle des différentes dessertes, conçue sur la base d'une concertation entre les différents organisateurs, les parents d'élèves, les chefs d'établissements et le transporteur (circulaire du 23 août 1984 *relative aux mesures de sécurité dans les transports routiers de personnes et aux dispositions particulières aux transports d'enfants* et circulaire du 23 mars 1995 *relative à l'amélioration des transports scolaires*).

5. 1. 3. Les horaires.

La coordination des horaires entre le transport et l'organisation des entrées et des sorties des établissements d'enseignement participe à la sécurité, l'attente sans surveillance étant un facteur accidentogène pour les enfants (cf. également § 4.2.1).

L'article 27 de la loi du 22 juillet 1983 modifiée *relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat* confie au **maire**, dans certaines conditions, un pouvoir de décision pour la modification des horaires d'entrée et de sortie, étendu à l'ensemble des établissements d'enseignement implantés sur le territoire de la commune.

Dans tous les cas, les modifications décidées doivent être compatibles notamment avec l'organisation des transports scolaires.

Avant toute décision, il est nécessaire que le maire recueille l'avis de l'autorité responsable en matière de transports scolaires (circulaire du 13 novembre 1985 *relative à la mise en œuvre du transfert de compétence en matière d'enseignement public*), ainsi que celui des autorités compétentes de l'Education nationale.

Par la convention, le **transporteur** s'engage à respecter les horaires (article R. 213-4 du Code de l'Education) et son attention doit être attirée sur ses responsabilités vis-à-vis de ses conducteurs et de l'organisation de leurs services.

Il appartient à l'**organisateur** de contrôler le respect des horaires.

rue pour se placer en face, sur un côté non équipé de trottoir. Le deuxième véhicule arrive ; les élèves se précipitent pour monter avant l'arrêt complet, l'un d'entre eux (14 ans) est écrasé par la roue avant droite.

➤ **Recommandation n°12**

Il importe que se mette en place de manière effective et pratique entre les maires, les responsables des établissements d'enseignement, l'autorité organisatrice, les transporteurs et les représentants des parents d'élèves, une véritable concertation pour harmoniser les horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires dans un objectif d'efficacité et de sécurité.

Les expériences de sorties décalées pour assurer une meilleure organisation des embarquements et éviter un afflux trop important d'enfants méritent d'être poursuivies et étendues.

5 – 2 LE TRANSPORT PROPREMENT DIT

La sécurité pendant le transport repose sur le respect de deux règles essentielles :

- les enfants transportés **assis**
- les enfants attachés par une **ceinture de sécurité**

La mise en pratique de ces deux règles, et de leur conséquence : **une place = une personne = une ceinture**, a été à l'origine de la saisine en 2006 du CNT sur la révision de l'arrêté du 2 juillet 1982 qui a été menée avec l'objectif de mettre en cohérence l'utilisation d'un véhicule avec la vocation pour laquelle il a été construit, et tout particulièrement au regard de son adaptation à transporter des personnes debout.

D'autre part, d'une manière générale, on doit éviter de placer les enfants les plus jeunes aux places les plus exposées (ex : premier rang, ou au fond place centrale face au couloir...).

5. 2. 1. Les enfants doivent être transportés assis.

Cette règle est clairement confirmée par l'arrêté du 18 mai 2009

Le transport debout, autorisé pour l'ensemble des passagers sous certaines conditions (véhicules, périmètres, et vitesse), est interdit dès qu'il s'agit d'un transport organisé à titre principal pour des enfants (services occasionnels ou privés), sauf en cas de transport scolaire au sens du Code de l'éducation, exceptionnellement et aux conditions visées plus haut.

Plus précisément :

Le transport en commun de passagers ou d'enfants debout dans un autobus ou dans un autocar aptes à transporter des passagers debout reste possible dans le cas de situations et de distance clairement définis par l'arrêté (articles 71 et 75).

Ainsi :

- pour **tous services de transport**, l'article 71 n'autorise en principe la circulation des autobus et des autocars avec passagers debout qu'en *agglomération* au sens du code de la route, où la vitesse est limitée à 50 km/h, voire moins ;
- pour les **seuls services publics**, pour lesquels la demande est variable, l'article 71 permet aux autorités organisatrices de transport *sous leur seule responsabilité* d'utiliser ces véhicules

avec passagers debout en dehors des zones agglomérées¹⁹ sur une distance de **5 kilomètres** en prolongement des lignes de services publics.; « Toutefois, cette distance peut être portée à **7 kilomètres maximum** sous réserve que l'autorité organisatrice de transport désigne les services concernés, précise les motifs qui conduisent à déroger aux dispositions de l'alinéa précédent et les notifie à l'exploitant. Une copie de cette notification est tenue par l'exploitant à disposition des agents chargés du contrôle (cf arrêté du 18 mai 2009). Cette mesure est assortie d'une réduction à «**70 km/h** » **au plus** de la vitesse maximale des autobus en exploitation et des autocars transportant des passagers debout. Selon la demande du comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 13 février 2008, l'article R.413-10 du code de la route a été modifié sur ce point.

- pour **les transports en commun d'enfants** l'article 75 modifié autorise **exceptionnellement** le transport debout des élèves dans un seul cas : les « services réguliers publics créés pour assurer à titre principal à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement » soit le transport scolaire.

Le système antérieur reposait sur le pouvoir attribué aux préfets d'accorder des dérogations au principe du transport assis des enfants dans les autocars, sur demande de l'organisateur après avis de l'autorité compétente concerné ; ces dérogations préfectorales, étaient diversement pratiquées.

La direction générale des collectivités locales et la direction de la modernisation de l'administration territoriale auprès du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, consultées lors des travaux du CNT sur la révision de l'arrêté du 2 juillet 1982, se sont montrées favorables à ce que la compétence d'autoriser des dérogations au transport assis des enfants soit confiée aux autorités organisatrices²⁰.

A présent, il est de la responsabilité de la collectivité organisatrice (rappelée à l'article 60), compte tenu de son propre contexte, et dans les limites imposées par les articles 71 et 75, de déterminer ces situations exceptionnelles, tolérées essentiellement pour assurer un minimum de souplesse en début ou en fin de lignes, afin de permettre aux enfants de disposer d'une place dans le véhicule pour une distance très limitée et les dissuader de recourir à un mode de transport plus accidentogène comme le « deux-roues », ou la voiture des parents ou autres adultes. (cf. annexe 4).

Bien évidemment les rôles du préfet en matière de contrôle de légalité des actes administratifs pour la mise en oeuvre des services de transport d'une part, et de gestion des situations de crise, d'autre part, ne sont pas remis en cause.

¹⁹ Soit, selon les termes de l'article 71 : agglomération, PTU et zone de compétence de l'AOT en Ile-de-France

²⁰ Cf. courrier du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire - DLPAJ du 6 novembre 2006 :

« ... favorables à une telle évolution dans la mesure où l'intervention du préfet dans cette procédure ne semble pas apporter de plus-value et où la compétence d'autoriser des dérogations au transport assis des enfants pourrait utilement être confiée aux autorités organisatrices de transports urbains et aux départements pour les services de transport relevant de leurs compétences respectives. »

CIRCULATION AVEC PASSAGERS DEBOUT des autobus et des autocars de classe II

TYPE DE SERVICE		ZONE DE CIRCULATION				
		Agglomération	PTU ou zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France	5 km maximum en dehors du PTU ou de l'agglomération en absence de PTU ²¹	Plus de 5km sans excéder 7 km en dehors du PTU ou de l'agglomération en absence de PTU ²²	Au delà de la limite de kilométrage
Service public	Transports en commun de passagers	Circulation autorisée	Circulation autorisée	Circulation autorisée	Circulation autorisée	<u>Circulation interdite</u>
	Transports en commun d'enfants	<i>Circulation tolérée</i>	<i>Circulation tolérée</i>	<i>Circulation tolérée</i>	<i>Circulation tolérée</i>	<u>Circulation interdite</u>
Service occasionnel	Transports en commun de passagers	Circulation autorisée	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>
	Transports en commun d'enfants	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>
Service privé	Transports en commun de passagers	Circulation autorisée	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>
	Transports en commun d'enfants	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>

Source : DGITM/DST/TR-2/GL

Ces dispositions ne font pas obstacle au pouvoir conféré au représentant de l'Etat dans le département, en cas d'urgence absolue, notamment touchant à la sécurité, de prendre des mesures de dérogations exceptionnelles pour une durée limitée (ex : évacuation de territoire en cas de catastrophe naturelle, accidents, etc..)

²¹En prolongement des services publics.

²²Sous réserve que l'autorité organisatrice de transport désigne les services concernés, précise les motifs qui conduisent à déroger à la règle des 5 km et les notifie à l'exploitant. Une copie de la notification est tenue à la disposition des agents chargés du contrôle.

A noter les points suivants :

- L'Education nationale impose depuis 1999 le transport assis des enfants de maternelle et de primaire, pour toute sortie scolaire, quel que soit le parcours.
- Que le véhicule soit conçu exclusivement pour le transport d'enfants ou non, le transport d'enfants debout n'est possible que dans la limite du nombre de places éventuellement debout indiqué par la rubrique « Transports d'enfants » de la « carte violette » ou de l'attestation d'aménagement (art. 94 de l'arrêté du 2 juillet 1982).
- Pour les véhicules affectés au transport en commun d'enfants, la hauteur maximum des barres, des poignées de maintien et des rambardes doit être abaissée de 190 cm à 150 cm par rapport au niveau du plancher (art. 75 et 35 d de l'arrêté du 2 juillet 1982).
- En aucun cas les enfants ne doivent prendre place sur les marches donnant accès aux portes.

➤ **Recommandation n° 13**

La règle du transport des enfants assis doit être appliquée le plus généralement possible, ce qui implique que la possibilité offerte par l'article 75 doit être interprétée de façon la plus restrictive. En effet le transport d'enfants debout présente un certain nombre de risques : aggravation des conséquences corporelles en cas de choc ou de manoeuvre brusque et imprévisible, gêne ou occasion de distraction pour le conducteur, et, le cas échéant, perturbation du processus d'évacuation.

Il importe que l'autorité organisatrice, au moment de l'organisation des services de transport scolaire, recherche, dans toute la mesure du possible, la mise en application systématique de la règle des enfants transportés assis et, en cas de recours à la possibilité de transport debout tolérée exceptionnellement en transport scolaire par l'article 75, s'assure auprès du transporteur que les véhicules concernés sont agréés pour le transport en commun d'enfants debout.

L'autorité organisatrice doit veiller, en liaison avec les transporteurs et les conducteurs, à éviter les transports en surnombre, même sur une courte distance. L'attention des chefs d'établissement, des parents et des élèves eux-mêmes, doit être appelée particulièrement sur l'importance du respect de l'organisation des services pour la sécurité.

En outre, lors de la définition conventionnelle des modalités d'ouverture au public des circuits principalement destinés à la desserte des établissements scolaires, il conviendra de veiller à assurer la priorité aux élèves pour disposer des places assises.

5. 2. 2. Les enfants doivent porter la ceinture de sécurité dès que leur morphologie le permet (3 ans)

A - L'obligation découle du code de la route (articles R. 412-1 et R. 412-2)

Le bénéfice de la ceinture de sécurité, qui évite les risques de projection et d'éjection à conséquences graves, souvent mortelles, n'est plus à démontrer.

Il justifie tous les efforts engagés par les **collectivités locales** pour accélérer le renouvellement du parc afin que chaque enfant puisse disposer du même moyen de protection.

Encore faut-il que cette obligation du port de la ceinture soit respectée. L'expérience montre que, malheureusement, ce n'est pas toujours le cas :

- En la matière, le rôle du **conducteur** est clairement défini : il peut rappeler l'obligation de port, qui fait l'objet d'un affichage obligatoire dans le véhicule, mais il n'est pas responsable en cas de non port (cf le code de la route qui ne prévoit cette responsabilité que pour les conducteurs des véhicules de 9 places au plus).
- Le respect de cette obligation pose donc la question de la présence d'un **accompagnateur** :
cf § suivant 4.3.1.
- Il pose également la question des **sanctions** :
Certaines AOT prévoient expressément, dans leur « règlement des transports », l'exclusion temporaire ou définitive de l'élève qui contrevient à cette règle du port obligatoire de la ceinture, mettant en danger sa sécurité mais également celle des autres en cas de projection (cf annexe 8).

D'autre part, concernant les règles relatives à l'utilisation d'un **système homologué de retenue pour les enfants de moins de dix ans**, de tels dispositifs ne sont pas obligatoires dans les véhicules de transport en commun de personnes.

B - Enfants de moins de 3 ans

On rappelle que, du fait de l'**inadaptation de ce système de retenue à leur morphologie**, les enfants de moins de trois ans sont exemptés du port de la ceinture dans les véhicules de transport en commun de personnes qui en sont équipés, ce système pouvant même se révéler dangereux en cas d'accident ; ces enfants ne sont pas non plus tenus d'utiliser des dispositifs de retenue spécifiques dans ces véhicules. La directive européenne 2003/20/CE du 8 avril 2003 n'impose pas cette obligation dans l'attente d'études concluantes sur leur efficacité.

Néanmoins, comme déjà indiqué, l'organisateur d'un transport de personnes est responsable des conditions générales de sécurité du transport, et dans la recherche d'une sécurité maximale pour les passagers, cet **organisateur doit s'assurer que le type de véhicule utilisé est adapté au service effectué.**

Ainsi, même en l'absence d'interdiction réglementaire, le recours à un véhicule de transport en commun de personnes ne semble pas adapté au transport de très jeunes enfants dès lors qu'il ne permet pas de leur assurer une sécurité équivalente aux autres passagers.

C'est pourquoi, il convient de **privilégier le recours à un véhicule de 9 places au plus**, afin que chacun puisse être maintenu par un dispositif spécifique de retenue, homologué et adapté à sa morphologie (groupe 1 : siège baquet doté d'un harnais, ou siège à réceptacle doté d'un bouclier de protection).

C - Enfants handicapés transportés sur leur fauteuil roulant

Dans les autocars, un dispositif d'ancrage de fauteuil doit être prévu (annexe 5 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

Le maintien sur le fauteuil des passagers handicapés lors des incidents normaux de circulation (freinage d'urgence par exemple) doit être assuré au moyen d'une ceinture liée au fauteuil ou d'un système équivalent (art. 80 de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux *transports en commun de personnes*).

5. 2. 3. Les derniers obstacles à la généralisation de la règle : « une personne = une place = une ceinture »

A - Règle des « 3 pour 2 ».

Dans les véhicules conçus pour le transport d'adultes, toute banquette transversale sans accoudoir central (ou avec un accoudoir escamotable) prévu pour deux personnes peut servir pour trois enfants dont l'âge n'excède pas 12 ans au 1^{er} janvier précédant le début de l'année scolaire considérée (art. 52 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

Cette règle d'équivalence des sièges ne peut être appliquée que si quatre conditions cumulatives sont remplies :

1. les sièges doivent être bordés d'un accoudoir du côté de l'allée de circulation ou contigus à un autre siège ;
2. les assises et dossiers ne doivent pas être distants de plus de 3 cm et leur galbe ne doit pas dépasser 5 cm ;
3. le trajet ne doit pas dépasser 50 kilomètres de longueur totale ;
4. aucune personne adulte ne doit occuper l'un des sièges.

Dans le cas contraire, chaque siège individuel ne peut servir qu'à un seul enfant.

Le bénéfice de cette règle ne s'applique pas dans les autocars équipés de ceintures de sécurité.

Lorsque cette règle est appliquée, une configuration d'aménagement particulière est indiquée dans la carte violette ou l'attestation d'aménagement.

Dans son avis du 28 novembre 2006 sur la révision de l'arrêté du 2 juillet 1982, le CNT recommande la suppression de cette « règle des 3 pour 2 ».

A noter que cette suppression est d'ores et déjà :

- demandée par le ministère de la Jeunesse et des Sports ;
- mise en application depuis 1999 par le ministère de l'Éducation nationale pour les sorties scolaires d'enfants de maternelle et de primaire ;
- et anticipée par un certain nombre de collectivités organisatrices pour leur transport scolaire).

B - Autres « règles » d'équivalence.

Pendant les trajets de transport en commun d'enfants n'excédant pas 50 kilomètres de longueur totale, et pour les enfants de moins de douze ans, (art. 52 de l'arrêté du 2 juillet 1982) :

- les banquettes longitudinales divisées par trois places peuvent servir à quatre enfants ;
- tout siège transversal destiné à un adulte et dont la largeur atteint 60 cm peut servir pour deux enfants, sous réserve d'être bordé par un accoudoir du côté de l'allée.

L'entrée en vigueur le 20 octobre 2008 des directives 2005 39-40 et 41 sur les ancrages des sièges et les équipements en ceintures a interdit ce type d'aménagement pour les véhicules neufs.

Ainsi, à terme, pour répondre à l'impératif prioritaire de la sécurité, ces « règles » d'équivalence seront supprimées.

➤ **Recommandation n° 14**

Il importe que l'organisateur, en relation avec le transporteur :

- **anticipe la suppression des « règles » d'équivalence des sièges et recherche dès à présent les moyens d'adapter les services pour qu'à terme rapproché chaque élève puisse disposer d'un siège ;**
- **évite d'utiliser ces possibilités aux places les plus exposées (places situées au premier rang ou au fond du véhicule, face au couloir...).**

5 - 3 L'ACCOMPAGNEMENT

5. 3. 1. L'arrêté du 2 juillet 1982 ne prévoit l'obligation d'accompagnement que dans deux cas bien précis

Pour tout transport en commun d'enfants et, *a fortiori*, d'élèves, la présence d'au moins un accompagnateur est obligatoire dans deux cas bien définis, dont le second doit disparaître progressivement. Il s'agit d'un accompagnement à bord du véhicule.

- **1er cas : dans tout véhicule transportant des personnes handicapées en fauteuil roulant, la présence** d'au moins un accompagnateur en plus du conducteur est obligatoire lorsque le véhicule transporte un nombre de personnes en fauteuil roulant supérieur à huit, sans excéder quinze. La présence d'au moins deux accompagnateurs est obligatoire lorsque le véhicule transporte plus de quinze personnes handicapées en fauteuil roulant. Le transport dans un véhicule de plus de vingt-cinq personnes en fauteuil roulant est interdit (art. 78 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

Dans ce cas, la mention de la présence obligatoire d'un ou plusieurs **accompagnateurs** est inscrite sur les procès-verbaux de réception de véhicules et sur l'attestation d'aménagement (art. 85 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

- **2ème cas : de manière « résiduelle », dans tout véhicule immatriculé pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 1986 muni d'une porte située dans ses trois-quarts arrière** (pour les autocars ou les autobus) ou dans sa moitié arrière (pour les autocars ou les autobus dits « de faible capacité »), la présence d'une personne assurant l'accompagnement des enfants et leur surveillance au voisinage de la porte est obligatoire sauf si le verrouillage et le déverrouillage de cette porte est commandé par un dispositif actionné depuis le poste de conduite (conjonction des articles 51 et 103 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

L'« attestation d'aménagement » doit mentionner, le cas échéant, la nécessité d'un accompagnateur obligatoire dans la rubrique « conditions particulières » (art. 94 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

Il importe de noter que cette forme d'accompagnement ne permet pas concrètement à l'accompagnateur de contrôler les montées et les descentes des enfants pendant le trajet et ainsi, qu'elle ne dispense pas d'une surveillance aux points d'arrêts.

5. 3. 2. L'accompagnement en trajet s'avère de plus en plus nécessaire :

A - Pour les jeunes enfants, en particulier d'âge pré scolaire, notamment au regard de l'obligation du port de la ceinture de sécurité.

La circulaire du 23 mars 1995 *relative à l'amélioration des transports scolaires* (cf. annexe 7) préconise, pour les jeunes élèves en particulier, la présence d'accompagnateurs.

Un rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées portant sur : « *L'accompagnement dans les transports scolaires de zone non urbaine* », établi en avril 1997 par Mme Agnès de Fleurieu, Inspecteur général de l'Équipement, tenant compte notamment de la fréquentation croissante d'enfants qui n'atteignent pas l'âge de la scolarisation obligatoire (6 ans), avait conclu :

« il convient ... de recommander que, dans le cadre d'une démarche volontariste d'amélioration de la qualité et de la sécurité des transports de voyageurs, la recherche des modalités d'accompagnement les mieux adaptées à l'âge des enfants, et aux conditions locales soit entreprise dans les départements qui n'ont pas encore prévu d'accompagnateurs, en particulier pour les enfants les plus jeunes ».

Un grand nombre d'autorités organisatrices ont déjà pris les dispositions en ce sens.

(cf sur ce point, les exemples cités par l'annexe 2 du rapport du CGPC - mission Yves Bonduelle - de mars 2005.)

B - Pour les enfants handicapés, qui ont accès au transport collectif depuis la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 *sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*.

Certains types de handicaps exigent, à l'évidence, un accompagnement, dont il conviendra d'étudier les modalités suivant les cas.

C - Et parfois également sur quelques lignes particulières, du fait de la dégradation du comportement de certains enfants.

➤ Recommandation n° 15

Des solutions d'accompagnement adaptées aux différentes situations doivent être recherchées (très jeunes enfants – adolescents perturbateurs – enfant(s) présentant tel type de handicap).

Force est de constater que la présence d'accompagnateurs favorise la pratique effective du port de la ceinture de sécurité, que le conducteur ne doit en aucun cas surveiller durant le trajet.

C'est pourquoi, en plus des deux cas très précis, prévus par la réglementation, le CNT encourage la mise en place de solutions d'accompagnement, comme un nombre important d'autorités organisatrices de tout rang en ont déjà pris l'initiative.

Compte tenu de l'importance de leur rôle, il est vivement souhaitable que ces accompagnateurs reçoivent une formation spécifique où leur sera précisé notamment le détail de leur mission (consignes de sécurité pendant le trajet, vérification que tous les enfants sont descendus en fin de service, possible intervention sur certains points ou aires d'arrêt). De même il est nécessaire que les accompagnateurs d'enfants handicapés bénéficient d'une formation sur les différents types de handicaps et leurs besoins.

Les organisateurs peuvent utilement s'inspirer de certaines « Chartes de l'accompagnateur » qui, outre le respect de la discipline et la prévention des comportements conflictuels, intègrent la notion de « chaîne éducative » entre le domicile et l'établissement scolaire de l'enfant transporté.

5 - 4 - LE CAS PARTICULIER DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Le transport de marchandises dangereuses dans les véhicules de transport en commun de personnes est strictement réglementé :

suyant le point 3 de l'annexe 1 de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, dit « arrêté TMD », le transport simultané de personnes et de marchandises dangereuses est **interdit** dans les véhicules de transport en commun de personnes, sauf cas très précis. Ainsi, les récipients portables de gaz à **usage médical** transportés par des personnes présentant un handicap respiratoire sont admis dans la limite des quantités nécessaires pour un voyage.

Il est souhaitable que le transporteur et son conducteur soient informés de la présence de tels appareillages (il faut savoir qu'un transport en nombre de tels récipients peut présenter un risque particulier).

5 - 5 - EN TRANSPORT OCCASIONNEL : LA LISTE DES PASSAGERS

Selon l'arrêté du 18 mai 2009, tout autocar effectuant un transport en commun de personnes dans le cadre d'un service occasionnel collectif de transports publics routiers de personnes ou d'un service privé de transport routier de personnes doit avoir à son bord la liste nominative des passagers, établie et communiquée au transporteur par l'organisateur du service, qui doit être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Bien que cette modification ne concerne pas les transports scolaires, il paraît utile de la mentionner dans ce guide qui s'adresse aux **professionnels** du transport, mais aussi à des **organisateur occasionnels** que peuvent être des établissements scolaires dans le cadre de sorties ou de voyages ponctuels. Des dispositions **spécifiques** sont exigées en cas de **transports d'enfants** :

*« De forme libre, cette liste doit comporter le nom et le prénom de chaque passager **et**, dans le cadre d'un transport en commun d'enfants, les coordonnées téléphoniques d'une personne à contacter pour chaque enfant transporté.*

« La liste doit indiquer également la date et les caractéristiques générales du transport ainsi que les coordonnées téléphoniques de l'organisateur.

« Elle doit être remise au représentant de l'organisateur du service à bord de l'autocar ou, en son absence, au conducteur et complétée du numéro d'immatriculation de l'autocar.

« Toutefois, la liste nominative des passagers n'est pas exigée lorsque les services mentionnés au présent article sont réalisés dans la zone constituée par le département de prise en charge des passagers et les départements limitrophes ».

VI - LA PARTICIPATION DES ÉLÈVES A LA SÉCURITÉ

Pour l'enfant qui emprunte un transport collectif routier pour se rendre dans un établissement d'enseignement, le déplacement aller et retour est constitué par un certain nombre d'étapes avec des risques propres. Limiter ces risques de manière à garantir la sécurité de l'enfant engage, successivement et, dans un certain nombre de situations, simultanément, l'action et la responsabilité de tous les partenaires concernés, mais aussi celles de l'enfant lui-même.

6 – 1 LES CONSIGNES DE PREVENTION

On peut distinguer celles relatives à l'enfant piéton non accompagné et celles applicables à l'enfant passager.

6.1.1. A l'enfant piéton non accompagné.

Il faut enseigner et rappeler qu'il doit :

- ne pas chercher à rattraper son autocar ou son autobus en courant le long du véhicule ;
- être présent au point d'arrêt à l'heure prévue du passage du véhicule ;
- bien observer les règles de circulation à pied pour se rendre :
 - du domicile à l'arrêt et vice-versa ;
 - mais aussi, du point de débarquement à l'établissement d'enseignement et vice-versa ;
- ne pas jouer sur les aires réservées au stationnement des véhicules ;
- ne jamais se précipiter à l'arrivée du véhicule ;
- attendre l'arrêt complet du véhicule pour la montée et la descente ;
- contribuer à ce que ces opérations s'effectuent avec ordre, calmement et sans bousculades ;
- ne pas gêner la fermeture des portes ;
- s'éloigner du bord de la chaussée à l'arrivée et au départ du véhicule ;
- ne jamais passer devant le véhicule ;
- ne jamais essayer de récupérer un objet tombé aux abords ou sous le véhicule sans avoir alerté au préalable le conducteur ;
- ne pas s'engager sur la chaussée pendant que le véhicule est à l'arrêt ;
- attendre le départ du véhicule et s'assurer qu'il est suffisamment éloigné pour que la vue sur la chaussée soit complètement dégagée du côté où il s'éloigne ;
- avant de traverser, regarder à gauche et à droite et emprunter toutes les fois qu'il existe le passage pour piétons le plus proche.

6.1.2. A l'enfant passager.

Il faut enseigner et rappeler :

- que les enfants, doivent attacher la ceinture de sécurité lorsque le véhicule en est équipé ;

- qu'à tout moment, les couloirs de circulation et l'accès à la porte de secours doivent rester dégagés. Pour cela les sacs, serviettes, cartables ou paquets de livres doivent être rangés sous les sièges ou dans les porte-bagages, lorsqu'ils existent, et placés de manière à ne pas tomber lorsque ceux-ci sont situés au-dessus des sièges.

Cette consigne est importante pour le bon ordre des montées et des descentes ; son respect est capital en cas d'accident nécessitant une évacuation rapide ;

- qu'il faut rester assis à sa place pendant tout le trajet, ne la quitter qu'au moment de la descente quand le véhicule est à l'arrêt et se comporter de manière à ne pas gêner le conducteur, ne pas distraire de quelque façon que ce soit son attention et, en aucun cas, par son comportement, mettre en cause la sécurité ;

- qu'il ne faut jamais toucher, avant l'arrêt du véhicule, les poignées, serrures ou dispositifs d'ouverture des portes ainsi que les issues de secours ;

- qu'il est interdit de prendre place sur les plates-formes donnant accès aux portes, dans les véhicules affectés à des transports scolaires au sens de l'article R. 213-3 ou R. 213-20 du Code de l'éducation. Cette consigne destinée aux enfants transportés exceptionnellement debout figure à l'article 75 de l'arrêté du 2 juillet 1982.

6 - 2 LES CONSIGNES DE SECURITE ET D'ALERTE EN CAS D'ACCIDENT

Les transports en commun sont globalement sûrs.

Se reporter à l'annexe 4 qui fait le point des sources et des chiffres disponibles pour l'ensemble des transports de personnes, et pour les transports d'enfants en particulier.

Toutefois, le cas échéant, il est indispensable que les enfants connaissent la méthode sur la conduite à tenir après l'accident et pour donner l'alerte. Cette sensibilisation, fréquente et régulière, permet **d'éviter les mouvements de panique**, dangereux aussi bien pour les victimes éventuelles que pour les enfants indemnes.

6. 2. 1. Analyser l'accident.

C'est avant tout le rôle du conducteur, relayé le cas échéant par le ou les accompagnateur(s). Mais cela peut être aussi celui des enfants si la ou les personnes(s) adulte(s) présente(s) dans le véhicule ne sont pas en mesure, étant victime(s) de l'accident, d'assumer ce rôle. Il faut inciter les enfants à analyser une situation d'accident avant de déclencher une évacuation éventuelle.

En effet, l'évacuation, déclenchée instantanément après n'importe quel accident :

- peut être dangereuse en cas de grand froid, sur voie à circulation rapide, par mauvaise visibilité, pour certaines positions du véhicule (au-dessus du vide) et pour les blessés nécessitant des secours spécialisés ;
- est impérative en cas d'incendie ou d'immobilisation sur un passage à niveau.

6. 2. 2. Evacuer si nécessaire.

Si l'évacuation du véhicule apparaît indispensable, il importe que les enfants observent les consignes, parmi lesquelles :

- abandonner sacs, paquets, équipements divers ;

- ouvrir toutes les portes et, éventuellement, briser les issues de secours à l'aide des marteaux situés à proximité ou par déclenchement des systèmes automatiques ;
- évacuer avec ordre, sans cris, ni bousculades ;
- ne pas abandonner les blessés en cas d'incendie ou d'immobilisation sur un passage à niveau (camarades, conducteur, accompagnateur) ;
- se regrouper à l'écart pour éviter un suraccident ;
- ne jamais stationner sur la chaussée ;
- passer derrière les barrières de sécurité, si elles existent ;
- se recenser.

Ces consignes pourront être complétées utilement par des indications relatives à l'emplacement :

- de la commande du déverrouillage automatique de la porte arrière à partir du poste de conduite (pour les véhicules réceptionnés ou immatriculés à compter du 1^{er} octobre 1986) ;
- du coupe-circuit électrique ;
- de l'extincteur ;
- de la trousse de premier secours ;
- de la commande des feux de détresse.

6. 2. 3. Alerter.

Les enfants doivent savoir faire alerter ou alerter eux-mêmes les secours le plus rapidement et le plus efficacement possible.

Comment alerter ?

- En zone urbaine ou sur une voie à circulation importante, les secours seront généralement alertés par des témoins avant l'intervention des enfants.
- En rase campagne, les conditions d'alerte peuvent être difficiles, par exemple de nuit sur une petite route peu fréquentée, sur un lieu éloigné de toute habitation. Si on ne dispose pas d'un moyen de communication comme le téléphone portable, il est préférable dans cette situation extrême, d'attendre le passage d'un véhicule plutôt que d'envoyer un petit groupe d'enfants chercher de l'aide. Sur une route fréquentée ou sur un lieu proche d'une habitation, il faut inciter les enfants à trouver le plus vite possible des adultes (conducteur de passage, habitant...). Dans d'autres cas, ils peuvent avoir recours à un téléphone de secours ou à une cabine publique.

Qui alerter ?

Il faut alerter la police, la gendarmerie et les pompiers. Il est recommandé d'afficher les numéros de téléphone d'urgence dans les véhicules et de les mentionner sur les cartes d'abonnement.

Quelles informations transmettre ?

Il importe de :

- localiser le mieux possible le lieu de l'appel et celui de l'accident ;
- chiffrer le nombre des véhicules impliqués, le nombre des victimes et, si possible le nombre total d'occupants du car ;

- préciser la nature des véhicules impliqués (autocar, voiture, cyclomoteur...) et l'état apparent des victimes (inconscience d'une ou de victimes, victime coincée ou incarcerated dans un véhicule...);
- indiquer les risques particuliers (incendie, matières dangereuses,...).

Il est bon de mentionner qu'un message doit toujours **être répété par celui qui le reçoit** et qu'en cas de **rupture de la communication**, c'est toujours à **l'accidenté ou au témoin de rappeler le même correspondant**.

➤ **Recommandation n° 16**

L'enfant contribue à assurer sa propre sécurité comme celle de ses camarades, en respectant ou en faisant respecter des consignes de prévention et en sachant observer la conduite à tenir en cas d'accident.

Il est recommandé d'afficher les numéros de téléphone d'urgence dans les véhicules et de les mentionner sur les cartes d'abonnement.

L'enfant doit également respecter les règles élémentaires de civilité. A cet égard, il faut rappeler que les organisateurs ont toute liberté pour définir les mesures appropriées au maintien de la discipline dans les véhicules et notamment les sanctions applicables (cf. le règlement départemental des transports).

VII - COMMENT FORMER ET ÉDUIQUER A LA SÉCURITÉ

7- 1 LA CONCERTATION AU PLAN LOCAL

Toute amélioration de la sécurité est subordonnée à l'instauration d'une bonne concertation entre les organisateurs, les élus, les services techniques, les transporteurs, le personnel des établissements d'enseignement, les parents d'élèves et les enfants eux-mêmes.

Indépendamment des formes directes de concertation qui peuvent être recherchées au niveau local, notamment la consultation obligatoire du CDEN (Cf. 4-1), des outils propres à la sécurité routière ont été mis en place au niveau départemental :

7. 1. 1. La politique locale de sécurité routière

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière par l'Etat est placée sous la responsabilité du Préfet de chaque département. Celui-ci s'appuie sur un chef de projet « sécurité routière » et sur un coordinateur « sécurité routière », situé à la préfecture.

Des correspondants « sécurité routière » sont désignés dans chaque administration de l'Etat. Ils veillent à la prise en charge de la sécurité routière dans tous ses champs de compétences et la représentent au « Pôle de Compétences Etat » sur la sécurité routière. Ce Pôle est réuni régulièrement par le chef de projet « sécurité routière » pour préparer, mettre en œuvre et suivre la politique de l'Etat dans le département.

La sécurité routière s'inscrit dans le cadre des dispositifs territoriaux de prévention et de lutte contre la délinquance : le Conseil départemental de prévention, le Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance, la Conférence départementale de sécurité.

- Le **Conseil départemental de prévention**, présidé par le Préfet, et dont les vice-présidents sont le président du Conseil général et le procureur de la République, regroupe les principaux acteurs locaux : collectivités territoriales, administrations, associations et organismes socioprofessionnels. Il encourage les initiatives locales, valide le Document Général d'Orientations (DGO) et le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), et évalue les résultats obtenus.
- Le **Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance** est présidé par le maire de la commune. Il approuve et assure le suivi des actions de la collectivité.
- La **Conférence départementale de sécurité**, placée sous l'autorité du préfet et celle du procureur de la République, coordonne l'action des services de l'Etat dans la lutte contre l'insécurité routière.

La concertation entre la préfecture et les collectivités territoriales peut trouver sa concrétisation par la signature de contrats d'actions, portant sur un ou plusieurs enjeux retenus dans le département, et dans le cadre des actions inscrites au PDASR.

7. 1. 2. Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)

Le PDASR est élaboré chaque année à l'initiative du Préfet. Il permet d'afficher l'ensemble des actions menées dans le département. C'est un outil de concertation et de coordination des projets des différents acteurs. Cette concertation, le pilotage de l'élaboration du PDASR et l'évaluation des résultats, est du ressort du Conseil départemental de prévention.

Le PDASR comporte trois grands domaines d'intervention : les infrastructures routières, l'éducation - la formation - la prévention - la communication, et enfin le contrôle et les sanctions.

Des crédits sont mis à disposition des Préfets pour le financement des actions qu'ils proposent et pour soutenir certaines actions des partenaires, notamment des associations. D'autres partenaires comme les collectivités territoriales ou des acteurs locaux participent au financement des actions du PDASR.

➤ Recommandation n°17

Les responsables de la politique locale sécurité routière, notamment au travers du PDASR, doivent programmer, au même titre que pour les autres enjeux, des actions concertées en matière d'amélioration de la sécurité du transport scolaire (aménagement d'aires de stationnement et de points d'arrêt, équipement des véhicules, actions de formation et de sensibilisation des enfants, des personnes qui en sont responsables ainsi que des autres usagers de la route...).

7 – 2 LA SENSIBILISATION DES ADULTES ET L'ÉDUCATION DES ENFANTS

L'éducation des enfants à la sécurité relève d'abord des parents et des adultes en général par l'apprentissage et surtout par l'exemple de leur comportement habituel en matière de sécurité domestique, de la circulation (comme piéton et conducteur) et professionnelle.

Concernant le transport scolaire, cette exigence nécessite une sensibilisation constante des adultes (parents, enseignants, transporteurs, automobilistes), qui favorisera la portée de l'éducation à la sécurité routière des élèves, de plus en plus développée ces dernières années dans le cadre des programmes du ministère chargé de l'éducation nationale.

7. 2. 1. La sensibilisation des adultes.

A – Les parents d'élèves

L'attention des parents d'élèves doit être attirée particulièrement sur la nécessité de ne pas considérer les enfants comme des « adultes en miniature ». Ils doivent notamment :

- tenir compte de sa petite taille : l'enfant est facilement caché par un élément de l'environnement dans lequel il évolue (panneaux, mobiliers urbains, voiture en stationnement, bac à fleurs...) et, en tout premier lieu, par le véhicule de transport en commun, qui constitue en lui-même un « masque à visibilité » ;

- savoir que jusqu'à l'âge de 10 ans²³, un enfant ne dispose pas de la totalité de ses capacités de perception ; sa vision latérale est limitée ; il confond taille et éloignement et n'a pas conscience de la distance d'arrêt d'un véhicule ; il met plus longtemps qu'un adulte à distinguer si une voiture roule ou est arrêtée ; il n'opère pas une exploration systématique du champ visuel ; il ne localise pas un son avec précision ; de plus il n'a pas la capacité de penser et de réagir à plusieurs choses à la fois. Ces facultés de perception évoluent évidemment avec l'âge.
- savoir également qu'il suffit à l'enfant de détecter des présences familières: parents, personnes de la famille à proximité, (même s'ils sont de l'autre côté de la voie) et d'être dans un cadre bien connu, donc perçu par lui sans danger, comme la voiture des parents ou l'autocar, pour avoir le sentiment d'évoluer dans un univers rassurant.

Il convient également de rappeler aux parents que chaque passage d'un enfant d'un niveau scolaire à l'autre doit être accompagné avec vigilance : c'est une rupture qui constitue une reconnaissance du fait que l'enfant grandit.

- C'est le cas entre l'école maternelle et la « grande école » ; il convient de se souvenir qu'il n'est plus réglementairement obligatoire qu'un adulte l'accompagne dans ses déplacements entre l'école et le domicile.
- Il en est de même avec une plus grande autonomie, et parfois des déplacements à bicyclette, pour l'entrée au collège.

Ils doivent donc veiller à renouveler régulièrement leurs recommandations, particulièrement quand l'enfant change d'école, donc d'habitude de trajet.

Ils doivent également être alertés sur :

- leur rôle de surveillance des enfants entre le domicile et le moment où ceux-ci sont installés dans le véhicule et vice-versa (cf chapitre VII : responsabilité).
- la valeur exemplaire de leur comportement en tant qu'usager de la voirie en les incitant à respecter les règles élémentaires suivantes :
 - en tant que conducteur en général : respecter le code de la route (vitesse, priorités, port de la ceinture..., cela va sans dire !)
 - ne pas stationner avec leurs véhicules personnels aux points d'arrêt, sur les aires de stationnement réservées aux autocars et autobus, sur les lieux d'embarquement et de débarquement des élèves ;
 - ne pas attendre ou déposer un enfant sur le côté opposé de la route ou de la rue en l'absence d'aménagements particuliers (passages protégés, feux de circulation) ou de surveillance.

D'une manière générale, ils doivent être sensibilisés au respect de la discipline, et tout particulièrement des règles édictées par le règlement des transports scolaires de l'AO

➤ **Recommandation n°18**

Lors de chaque rentrée scolaire, ces recommandations pourront être rappelées par les collectivités organisatrices aux parents par tous moyens (réunions de sensibilisation, vidéo, fiche, tract ou plaquette d'information sur les conditions d'organisation et de

²³ D'une manière variable suivant les expertises

déroulement des services scolaires, les droits et les devoirs des parents²⁴ ...). Il devra leur être demandé de signer le règlement des transports scolaires.

Il serait souhaitable que les initiatives prises en la matière associent les transporteurs et leur personnel, de même que les enseignants, afin d'en assurer le relais et ainsi la diffusion la étendue possible.

B - Les autres usagers de la route

Chaque année, les accidents aux points d'arrêt, s'ils sont les moins nombreux, sont toujours parmi les plus graves, notamment lorsque l'enfant est renversé par un véhicule croisant ou dépassant l'autocar scolaire à son point d'arrêt.

L'attention des tiers conducteurs de véhicules doit être rappelée sur les risques d'accidents lors du croisement ou de dépassement des véhicules de transports scolaires à l'arrêt, signalés par le pictogramme « transport d'enfants » et le fonctionnement des signaux de détresse. Les véhicules de transports en commun immatriculés depuis le 20 octobre 2008 lorsqu'ils effectuent un transport en commun d'enfants, doivent être équipé d'un signal de transports d'enfants muni d'un éclairage soulignant la silhouette des personnages (« pictogramme lumineux »).

Les dispositions de l'article R.413-17 du Code de la route doivent être constamment présentes à l'esprit des conducteurs :

« Les vitesses maximales autorisées par les dispositions du présent Code, ainsi que celles plus réduites éventuellement prescrites par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation, ne s'entendent que dans des conditions optimales de circulation, en particulier : bonnes conditions atmosphériques, trafic fluide, véhicule en bon état.

Elles ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles.

Sa vitesse doit être réduite notamment :

(...)

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 des voyageurs ; (...). ».

La sensibilisation des automobilistes doit se faire à la fois sur le terrain par une **signalisation** adaptée mais également par des rappels périodiques par l'intermédiaire des **médias**. Ce qui suppose que ces usagers « tiers » identifient bien le véhicule : connaissance de la signification du pictogramme « transport d'enfants », du clignotement des feux de détresse et/ou du pictogramme lui-même.

24

Cf Annexe 9 : exemple de dépliant proposé par l'ANATEEP

➤ **Recommandation n° 19**

Le CNT insiste sur l'importance de la sensibilisation des « autres usagers de la route » qui doivent immédiatement identifier le véhicule de transport scolaire et adapter le comportement attendu de tout conducteur en présence d'un véhicule de transport d'enfants.

Il encourage les collectivités locales organisatrices à mener des campagnes de sensibilisation à la sécurité des transports scolaires, sur des thèmes ciblés et renouvelés.

Il insiste également pour que, lors d'une campagne nationale sur un thème « général » comme la vitesse, on mette en scène un véhicule de transport scolaire de façon à assurer une diffusion aussi large que possible de ces éléments de signalisation propres au transport d'enfants, ainsi que du comportement à adopter dans ce cas de figure.

7. 2. 2. L'éducation des enfants

(extraits des sites de la Sécurité routière et du ministère de l'Education nationale : cf liens annexe 10).

Depuis plus de 25 ans, des étapes importantes ont été franchies dans la mise en place de l'éducation à la conduite automobile et à la sécurité routière.

Ainsi, à la fin des années 1980, l'élaboration d'outils pédagogiques destinés aux enseignants de la conduite, la mise en place de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) qui permet d'acquérir une expérience de la conduite automobile avant l'âge de 18 ans ou bien encore, en 1993, l'instauration d'un contrôle des connaissances des règles élémentaires de sécurité routière au collège et en 1996 la création du Brevet de Sécurité Routière (BSR).

En 2000 le " continuum éducatif " a été formalisé selon trois principes fondamentaux :

- 1 - l'éducation à la sécurité routière concerne l'ensemble des usagers de la route (pas seulement les conducteurs) du plus jeune âge jusqu'à la fin de la vie ;
- 2 - l'éducation à la conduite et à la sécurité routière s'inscrit dans un processus progressif et continu, en famille, à l'école, au moment du passage de l'examen du permis de conduire et après son obtention, pendant la vie active et au-delà ;
- 3 - la plupart des accidents étant causée par un comportement inadapté de l'usager, l'éducation à la route et à la sécurité routière doit, à tous les niveaux de la formation, prendre en compte les aspects comportementaux de l'individu.

Enfin, la décision prise par Jacques CHIRAC, Président de la République, de compter la sécurité routière parmi les **grandes causes nationales** a, sans aucun doute, permis de mieux organiser et de développer davantage l'enseignement à la sécurité de la route dispensé en primaire et en secondaire.

L'éducation à la sécurité routière à l'école et au collège poursuit les objectifs suivants :

- rendre plus lisible la prise en compte de cet enseignement obligatoire dans les horaires et programmes des différents champs disciplinaires à l'école et au collège ;
- inscrire l'acquisition de savoirs et de comportements réfléchis face aux dangers de la route dans une continuité pédagogique de l'école maternelle à la fin du collège, première étape d'un processus continu de formation de l'utilisateur de l'espace routier ;
- conférer aux acquis réalisés en milieu scolaire une reconnaissance sociale en prenant en compte les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) dans les certifications de la conduite (brevet de sécurité routière, permis de conduire) ;
- accompagner le travail des enseignants en mettant à leur disposition des outils pédagogiques renouvelés intégrant les avancées technologiques.

Ces mesures se traduisent dans la prise en charge scolaire, ainsi :

A l'école

une attestation de première éducation à la route (APER) est désormais mise en place pendant la scolarité primaire et comporte une évaluation des savoirs et des comportements des élèves en tant que piéton, passager et « rouleur ».

Au collège

Prenant en compte les acquis du primaire, l'éducation à la sécurité routière se poursuit tout au long de la scolarité du collège et comporte deux évaluations, sous la forme d'attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) organisées avant 14 ans pour le premier niveau et avant 16 ans pour le second niveau.

Pour tous les jeunes nés à compter du 1er janvier 1988, ces attestations sont requises respectivement pour l'accès à la conduite des cyclomoteurs et l'accès au permis de conduire.

Différents départements ministériels et de nombreux partenaires associatifs apportent leurs concours aux enseignants, mettant en évidence la nécessaire complémentarité des acteurs impliqués dans les actions d'éducation à la sécurité routière.

Un réseau de correspondants académiques et départementaux a été désigné afin d'aider les enseignants à mettre en œuvre des actions efficaces dans le domaine de la sécurité routière. Leur rôle est de coordonner l'ensemble des actions, notamment avec les partenaires des autres départements ministériels, aux niveaux départemental et académique, et d'apporter leur concours à des actions de formation et d'information de formateurs et d'enseignants.

Compte tenu des risques courus, force est de constater que l'enseignement est essentiellement tourné vers l'enfant piéton, l'enfant en bicyclette ou en deux-roues motorisé. **Cependant une fiche est consacrée au transport scolaire (risques aux points d'arrêt, port de la ceinture de sécurité ...)**²⁵.

²⁵ Cf : sur le site : www.eduscol.education.fr, dossier : « éducation à la sécurité routière—ressources documentaires » :

- dans le livret de préparation à l'ASSR fiche transports scolaires p. 40
- dans le livret « La sécurité routière à l'école primaire » plusieurs fiches concernent le trajet domicile-école : Un déplacement « doux » vers l'école avec la présentation d'un projet « PEDIBUS » ou « VELOBUS », « Transport scolaire : quand les plus grands parrainent les petits », « Mon trajet domicile –école : l'affaire de tous ».

➤ Recommandation n° 20

- Sur l'éducation des enfants :

La fiche « transport scolaire » doit être particulièrement évoquée et au besoin commentée avec des professionnels du transport dans les secteurs les plus concernés.

- Plus largement, sur leur sensibilisation :

Suivant la même idée que la sécurité routière concerne tout le monde, conducteurs et usagers, il serait bon que les campagnes nationales ou locales, ciblées sur telle ou telle tranche d'âge, visent également chaque mode de transport emprunté par ces jeunes « usagers » : bicyclettes, « deux roues » motorisés et transport scolaire : l'enfant que l'on veut sensibiliser aux risques du « deux roues » qu'il utilise dans le cadre de ses loisirs peut, et pour sa sécurité, devrait être un usager des transports scolaires.

7 - 3 LES EXERCICES D'EVACUATION

La réalisation d'exercices d'évacuation constitue un moyen privilégié de former les enfants et de sensibiliser les personnes ou organismes concernés. Ils peuvent être aussi l'occasion d'élargir la sensibilisation aux règles de bonne conduite dans le car pendant le transport.

L'efficacité pratique de ces exercices est conditionnée par leur renouvellement périodique. Il importe qu'à terme chaque enfant empruntant un service de transport scolaire puisse participer au moins une fois par an à un exercice d'évacuation. On ne peut qu'inciter les organisateurs, en liaison avec les transporteurs, à les faire figurer dans les conventions de transports scolaires.

Il convient d'insister sur l'importance de la concertation pour la réalisation de ces exercices qui représentent l'occasion d'associer les différents partenaires concernés dans une action commune. La participation des conducteurs est indispensable.

Pour l'organisation de ces exercices, on pourra s'inspirer utilement des conseils formulés par le groupe de travail du CNT à partir des expériences pratiquées par l'ANATEEP (cf. site www.anateep.fr) et par la Prévention Routière, reproduits ci-après.

- CONSEILS POUR ORGANISER DES EXERCICES D'ÉVACUATION -

En cas d'accident, la sécurité des enfants passagers d'un véhicule de transport en commun n'implique pas nécessairement une évacuation spontanée. Sauf incendie, les enfants indemnes et surtout blessés sont presque toujours plus en sécurité à l'intérieur du véhicule qu'à l'extérieur, dans l'attente des secours. L'exercice d'évacuation ne doit pas conditionner un réflexe mais favoriser un comportement en cas d'accident, et apprendre à mettre en pratique une technique d'urgence dont l'efficacité est alors liée à la rapidité d'exécution. Il faut le savoir. Il faut le rappeler aux conducteurs, aux accompagnateurs et aux élèves.

Pour l'organisation d'un exercice d'évacuation, il n'y a pas de méthode unique et les formes de cette action relèvent de l'entière liberté des organisateurs locaux. Toutefois dans

le cadre d'un Guide, il a paru souhaitable de formuler quelques recommandations ou indications pratiques :

Il faut éviter de mettre les enfants en situation d'insécurité au cours d'un exercice d'évacuation. Vouloir reconstituer d'une manière ou d'une autre les conditions d'un accident n'est pas souhaitable ; il s'agit d'un exercice pratique et non d'une épreuve. L'exercice doit se dérouler dans un lieu protégé, dans des conditions adaptées à l'âge des enfants participants. L'exercice doit favoriser une autodiscipline, il ne doit en aucune façon être générateur d'un mouvement de panique ou susciter de l'appréhension.

L'opération peut être conduite à partir de n'importe quel véhicule mais il est souhaitable que le modèle utilisé pour la démonstration soit du même type que celui utilisé quotidiennement par les enfants.

Les divers types d'exercices qui peuvent être réalisés sont, par ordre croissant de difficultés :

- *sortie par la porte avant seule (porte arrière non utilisée) ;*
- *sortie par la porte arrière seule (porte avant non utilisée) ;*
- *sortie par les deux portes (difficulté pour les jeunes enfants de faire un choix entre les deux issues).*

La participation des enfants à l'analyse de leur propre comportement (à la fois individuel et collectif) au cours de l'exercice est essentielle. Elle conditionne la réussite pédagogique de l'opération. Il est donc conseillé de prévoir systématiquement une première phase d'évacuation spontanée à l'issue de laquelle les enfants seront invités à faire part de leurs observations et seront conduits à réfléchir sur l'organisation d'une évacuation, avant de renouveler l'exercice.

La participation des conducteurs et des accompagnateurs, le cas échéant, s'avère indispensable. Leur rôle actif renforce l'importance de l'opération aux yeux des enfants et permet d'instaurer un dialogue entre les partenaires ainsi que des échanges d'expériences.

➤ Recommandation n° 21

Toutes les tranches d'âge doivent être concernées par les exercices d'évacuation, y compris les plus jeunes.

D'autre part, pour concilier l'objectif de sécurité avec celui de l'intégration des personnes handicapées, inscrit dans la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 « sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », il conviendrait que le conducteur de transport scolaire soit informé de la présence à bord d'un enfant handicapé non accompagné et du type de handicap qu'il présente afin de pouvoir prendre les mesures appropriées en cas d'urgence, et tout particulièrement si une évacuation rapide du véhicule s'impose.

Ce handicap peut être permanent ou temporaire, visible ou pas (ex : surdité).

VIII - LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS

En matière de transport scolaire, les responsabilités peuvent être multiples et imbriquées à l'occasion d'un accident. Du départ du domicile à l'arrivée à l'établissement et vice-versa, la responsabilité de plusieurs intervenants peut être retenue par les tribunaux (organisateur, autorités de police administrative, gestionnaires de voirie, transporteur, conducteur, parents ou élève, usagers de la route).

Les responsabilités sont déterminées au cas par cas, sous l'appréciation souveraine des tribunaux.

L'assurance est obligatoire pour le détenteur d'un véhicule mais elle ne l'est pas pour les autres intervenants du transport scolaire, en particulier pour les autorités organisatrices, les détenteurs des pouvoirs de police, les gestionnaires de voirie et les parents et élèves. Il appartient à chaque intervenant de couvrir sa responsabilité par une assurance.

Le Guide « Transport des scolaires : la sécurité aux points d'arrêt » élaboré à la demande du CNT par le CERTU et l'ANATEEP fait le point des partages des responsabilités dans le transport scolaire dans le point II de sa partie 2.

8 - 1 LES ORGANISATEURS

8.1.1. Le cadre institutionnel applicable depuis le 1^{er} septembre 1984

Les transports scolaires sont des services réguliers publics, au sens de l'article 29 de la loi du 30 décembre 1982 (article L. 213-11 alinéa 2 du Code de l'éducation). Ces dispositions mettent fin notamment à la distinction entre services spéciaux de transports scolaires et services réguliers.

Hors Ile-de-France, les départements ont la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement de ces transports, en dehors des périmètres de transports urbains. Cette responsabilité est exercée par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, à l'intérieur des périmètres de transports urbains.

En Ile-de-France, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires (article 1er alinéa 2 de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959). Il peut déléguer aux départements.

Le Conseil général ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains (« organisateurs de premier rang ») peut confier par convention tout ou partie de l'organisation de transports scolaires à des communes, groupements de communes ou syndicats mixtes, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves et associations familiales (« organisateurs de second rang »).

Le STIF peut confier tout ou une partie de l'organisation des transports scolaires à des autorités organisatrices de proximité (AOP), collectivités territoriales ou leurs groupements .

L'exécution d'un service de transports publics réguliers de personnes – et donc d'un transport scolaire - peut être assurée, soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise

ayant passé une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente (article 7-II de la loi du 30 décembre 1982- LOTI).

8. 1. 2. Le régime de responsabilité

Dans le cadre institutionnel applicable depuis le 1^{er} septembre 1984, les autorités organisatrices du transport scolaire ont une responsabilité générale qui ne peut être déléguée totalement même lorsqu'une convention est passée pour l'organisation d'un service.

Les organisateurs, autorités organisatrices et organisateurs délégués, ont intérêt à s'assurer pour le cas où leur responsabilité serait recherchée à la suite d'un accident de transport scolaire.

Dans ce but, il serait souhaitable que les conventions prévoient une clause d'assurance obligatoire.

Jusqu'à l'application des nouvelles dispositions fixées par les lois susvisées, la jurisprudence reconnaissait que l'organisateur :

- encourt une responsabilité en cas d'accident subi par un enfant si la faute invoquée est imputable à l'organisation du service, (Cour de cassation 15 avril 1975, Conseil d'État 24 mars 1978, Laporta) ;
- ne saurait s'exonérer de l'obligation qui lui incombe de prendre les mesures nécessaires pour assurer le bon fonctionnement des services, en particulier en matière de surveillance (Conseil d'Etat 30 mai 1986, Faix).

Cette jurisprudence est constante :

- l'organisateur peut se voir opposer par le juge un « dysfonctionnement dans l'organisation du service public » et la responsabilité est très étendue puisqu'elle s'étend aux opérations de montée et de descente (CAA de Nantes 19 octobre 1994 Sivom Blangy s/Bresle; TA de Grenoble 14 décembre 1989, Cars de Chartreuse/CG Isère; TA de Toulouse 22 juin 1995, UAP/Federteep) ;
- dans le cadre de ce « dysfonctionnement », le défaut de surveillance apparaît comme le risque judiciaire le mieux établi à l'encontre de l'organisateur, alors même qu'aucune obligation réglementaire ne l'y contraint, sauf cas particuliers.

L'article 60 de l'arrêté du 2 juillet 1982 insiste sur les responsabilités des différents intervenants des opérations de transport en application de l'article 9 de la LOTI. En outre, dans la recherche d'une sécurité maximale pour les passagers, l'organisateur de transport doit s'assurer que le type de véhicule utilisé (autocars, autobus ...) est adapté au service effectué

- Dans le cas de détériorations causées dans les véhicules servant exclusivement au transport des enfants (services créés pour assurer à titre principal, à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement et doublages) et si on ne connaît pas le ou les auteur(s), l'organisateur devient responsable.
- Dans le cas de détériorations causées dans les véhicules servant occasionnellement au transport des enfants, la responsabilité de l'organisateur ne sera retenue que s'il est prouvé que les détériorations sont bien le fait des élèves et si le ou les auteur(s) n'en sont pas connus.

8. 1. 3. La convention avec l'exploitant doit définir les responsabilités en matière de garde des élèves, mais l'organisateur a une obligation générale de surveillance

Pour les services créés pour assurer à titre principal, à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement, les responsabilités en matière de garde des enfants pendant le transport doivent être définies dans la convention passée entre l'organisateur et l'exploitant (art. 2 du décret du 3 mai 1984 codifié à l'article R. 213-4 du Code de l'éducation)

La jurisprudence est constante et claire : **c'est l'organisateur qui a la responsabilité et donc la charge de la garde des enfants.**

Il importe donc de mettre en garde les organisateurs contre la possibilité de se décharger de la surveillance des enfants sur le transporteur, le Conseil d'Etat ayant considéré dans un avis du 7 avril 1987, tout comme la Cour de cassation dans un jugement du 6 avril 2004 (c/ CG Orne), que la convention ne peut en aucun cas transférer au transporteur les missions qui, par leur nature, doivent être assurées directement par la collectivité compétente pour organiser le service.

La juridiction administrative reconnaît une responsabilité générale de surveillance à l'organisateur

Confirmant sa jurisprudence, constante en l'espèce, le Conseil d'Etat a fermement établi dans un arrêt du 30 mai 1986 (époux Faix contre département de l'Aveyron) que le département, même sans organiser directement un service spécial de transport scolaire et en présence d'une convention passée avec un exploitant, est responsable de la sécurité des élèves et en particulier de leur surveillance pendant le trajet et aux points d'arrêts.

Cette responsabilité n'est pas limitée au transport lui-même ; elle s'étend aux opérations de montée et de descente.

Les accidents les plus graves dont sont victimes les élèves qui empruntent un service routier de transport en commun surviennent lors des opérations de montée et de descente ou immédiatement avant ou après. L'analyse de ces accidents met en évidence que, dans presque tous les cas, l'exercice d'une surveillance appropriée aurait constitué un facteur déterminant de sécurité. Il est indispensable que chaque organisateur apporte une attention particulière à l'organisation d'une surveillance lors des opérations de montée et de descente.

8. 1. 4. L'assurance de l'organisateur : pas d'obligation légale, mais une recommandation

L'assurance de l'organisateur (« responsabilité civile », « défense et recours » et éventuellement, « individuelle accident ») doit couvrir :

a) **sur le trajet emprunté** par le véhicule de transport ainsi que sur le parcours suivi par les élèves entre leur résidence (domicile ou domicile de l'employeur pour l'apprenti) et le point de montée dans le véhicule et, entre le point de descente du véhicule et l'établissement d'enseignement ;

b) **les personnes suivantes :**

- le souscripteur du contrat (organisateur du transport et membres du conseil d'administration pour une personne morale) ;

- le personnel salarié (y compris le conducteur si l'organisateur est lui-même transporteur) ;
- les accompagnateurs bénévoles et les personnes bénévoles qui surveillent l'embarquement ou le débarquement des élèves, quel que soit le lien de parenté avec ceux-ci.

c) en raison des dommages causés aux tiers, aux élèves, aux accompagnateurs bénévoles, au conducteur du véhicule, aux autres passagers, à l'organisateur lui-même et à ses représentants et son personnel salarié.

L'assurance de l'organisateur se substitue à l'assurance personnelle des élèves (assurance non obligatoire) en cas d'absence ou de défaillance des dites assurances.

8 – 2 LES DETENTEURS DES POUVOIRS DE POLICE ET/OU LE GESTIONNAIRE DE VOIRIE

Une responsabilité peut être attribuée à la commune si l'accident est imputable à une faute commise par le maire dans l'exercice de ses pouvoirs de police (Conseil d'Etat, 24 mars 1978, Laporta, 4 juillet 1980, Chevrier, 30 mai 1986, Faix).

La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques. Elle comprend notamment tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité de passage dans les rues, places et voies publiques ... (art. L.2212-2 du Code général des collectivités territoriales).

En règle générale le pouvoir de police de la circulation et du stationnement est exercé :

- en agglomération, par le maire (art. L.2213-1 à L.2213-6 du Code général des collectivités territoriales). Le maire exerce ainsi la police de la circulation sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur de l'agglomération, y compris les traversées de routes nationales et départementales ;
- hors agglomération, par le maire, le président du Conseil général ou le Préfet, selon la nature de la voirie.

La mise en œuvre de la compétence de plein droit reconnue aux départements en matière de transports réguliers, au STIF (pour l'Île-de-France), aux autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains et, subsidiairement, aux autorités de second rang, n'est pas assortie de contraintes légales limitant ou subordonnant les pouvoirs de police des maires et des présidents de conseils généraux.

Il importe donc que les partenaires locaux prennent les mesures appropriées relevant de leur domaine de compétence respectif.

Une réponse à une question écrite a précisé que l'exercice du pouvoir de police du maire ne pouvant, par nature, être confié qu'à des agents placés sous l'autorité directe de l'administration, un maire ne peut pas permettre à une association de parents d'élèves d'assurer la circulation devant une école.²⁶

²⁶ J.O. A.N. questions écrites du 9 août 1999 p. 4877-4878

8 - 3 LE TRANSPORTEUR

En matière de transport scolaire, le transporteur se trouve lié contractuellement (article 7- II de la LOTI) par une obligation de résultat (article 1147 du Code civil). Il assume une lourde présomption de responsabilité pendant la durée d'exécution du contrat de transport.

La responsabilité du transporteur peut être engagée en cas de mauvaise exécution de la convention qui le lie avec l'organisateur et pour les accidents de la circulation.

Le transporteur (y compris l'organisateur qui assure lui-même le transport) est tenu d'assurer ses véhicules.

D'autre part, la loi du 5 juillet 1985 sur l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation dite « loi Badinter » a renforcé la présomption de responsabilité à l'égard des passagers transportés et des piétons. La Cour de cassation a mis à la charge du transporteur l'entière responsabilité d'un accident de transport scolaire par application de cette loi (Cour de cassation, Assemblée plénière, 25 octobre 1985).

Pour sa responsabilité civile professionnelle, le transporteur souscrit une assurance qui le couvre aussi bien sur le plan contractuel que délictuel.

Sa responsabilité pénale peut être mise en cause, soit pour transgression du Code de la route, soit pour imprudence, négligence. Ainsi la chambre criminelle de la cour de cassation du 20 décembre 1990, invoquant la responsabilité d'assurer la sécurité au cours du transport, a condamné le conducteur d'un autocar qui n'était pas sorti de son véhicule pour vérifier que les enfants en étaient descendus en toute sécurité (un enfant dont le blouson était resté accroché dans la porte avait été traîné sur un kilomètre et était décédé).

➤ **Recommandation n°22**

L'attention des différents intervenants dans une opération de transport est appelée sur les conséquences juridiques qu'ils sont susceptibles de supporter en cas d'accident. L'étude de la jurisprudence montre que les responsabilités sont, la plupart du temps, partagées. La concertation dans ce domaine est particulièrement nécessaire.

IX - LE CAS DES TRANSPORTS PAR VEHICULE DE 9 PLACES ET MOINS, CONDUCTEUR COMPRIS

Les transports par petits véhicules (9 places et moins, conducteur compris) se développent de plus en plus en zone rurale. Ils sont même majoritaires dans certains départements (Aveyron, Puy de Dôme, Lot, Ariège ...).

Ce type de transport ne relève pas du transport en commun, tel qu'il est défini par l'arrêté du 2 juillet 1982 selon la capacité du véhicule. Il peut, en revanche, relever du transport public selon la nature de l'activité.

En effet, selon l'article 5 de la LOTI : « Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ..., à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées. »

Bien évidemment, toutes les recommandations relatives à la sécurité pendant le trajet et aux points d'arrêt leur sont applicables. Il est utile cependant de préciser certains points : leur régime d'exploitation, les prescriptions techniques et de sécurité et, enfin, les questions de responsabilité et d'assurances.

Pour les **transports d'enfants handicapés en fauteuil roulant**, il convient de se référer à la circulaire du 18 mars 1981 modifiée *relative aux véhicules spécialement aménagés pour le transport de personnes handicapées en fauteuil roulant pour les moins de 9 places*. (cf. site du COLIAC : www.coliac.cnt.fr)

9 – 1 LES DIFFERENTS REGIMES D'EXPLOITATION

9. 1. 1. Le transport public

Il s'agit de services réguliers à titre principal scolaire ou à la demande, de services occasionnels, que ce soit en transport urbain ou non urbain. L'inscription au registre des transporteurs est obligatoire.

9. 1. 2. Le transport pour compte propre

Il s'agit de déplacements d'ordre privé, relevant de deux catégories : les « services privés » ou tout autre déplacement (essentiellement familial, mais pouvant aussi s'effectuer dans le cadre d'administrations, d'entreprises ou d'associations, pour assurer leurs besoins internes).

Les « services privés » sont définis dans la LOTI et dans le décret du 7 avril 1987 *relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes*. Il s'agit, pour leurs besoins normaux et à titre gratuit, de transports organisés par des collectivités publiques, des collectivités territoriales, des établissements publics, (sauf les déplacements touristiques) des établissements d'enseignement, des entreprises pour leur clientèle, des associations pour leurs membres etc... (ex : « les transports organisés par des établissements d'enseignement, en relation avec l'enseignement, réservés aux élèves, au personnel des établissements et aux parents d'élèves participant à l'encadrement des élèves »).

Les « services privés » doivent être exécutés, soit à l'aide de véhicules appartenant à l'organisateur, soit à l'aide de véhicules pris par lui en location sans conducteur. Ils peuvent également être assurés pour le compte d'un organisateur par une entreprise inscrite au registre des transporteurs : ils sont alors exécutés à l'aide de véhicules avec conducteur mis à disposition par cette entreprise.

9 – 2 LES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES ET DE SECURITE

9. 2. 1. Le permis de conduire

Il s'agit du permis B, obtenu à 18 ans minimum (compte propre et compte d'autrui), pour conduire des véhicules comportant, outre la place du conducteur, huit places assises.

9. 2. 2. Les temps de conduite et de repos

Pour les conducteurs salariés, en transport public, les obligations du décret n°2003-1242 du 22 décembre 2003 modifié s'appliquent.

S'agissant des conducteurs salariés du transport public de véhicules de neuf places et moins (conducteur compris), le contrôle de la durée du travail est effectué au moyen de deux documents (soit l'horaire de service-type simplifié pour les conducteurs salariés bénéficiant d'un horaire fixe avec retour journalier à l'établissement, soit le livret individuel de contrôle pour les salariés sans horaire fixe et/ou sans retour journalier à l'établissement).

En ce qui concerne les conducteurs non salariés du transport public et les conducteurs salariés du transport pour compte propre, il n'existe pas de document de contrôle (seulement, pour les salariés, l'obligation d'afficher les horaires selon les dispositions générales du Code du travail).

9. 2. 3. Les visites techniques

Pour tout véhicule particulier de moins de 3,5 tonnes de PTAC utilisé en compte propre, une visite technique est prévue en application de l'article R 323 - 6 du Code de la route (après 4 ans pour les véhicules neufs, puis tous les deux ans et, en cas de mutation, plus de six mois après la précédente visite).

Les petits véhicules affectés au transport public de personnes (urbain et non urbain), sont soumis, en application de l'article R. 323 –24 du Code de la route, à une visite technique annuelle.

En cas d'accident, ces transports demeurent soumis à la réglementation concernant les véhicules gravement accidentés, ainsi que les camionnettes de 3,5 tonnes maximum de PTAC (Articles R. 326-1 à R. 326-5 du Code de la route).

9. 2. 4. Les visites médicales

Comme rappelé au 1.3.1, tout titulaire du permis B affectés notamment à des opérations de transport scolaire, de transport public de personnes ou à la conduite des taxis, ne peut exercer cette activité qu'après avoir satisfait à une **visite médicale d'aptitude à la conduite** régulièrement renouvelée (article R.221-10 du Code de la route).

La périodicité de cette visite médicale est

- quinquennale jusqu'au 60ème anniversaire ;

- biennale entre 60 et 76 ans ;
- puis annuelle.

Cette visite est effectuée par des médecins de ville agréés par les préfets ou, pour les cas particuliers, par les Commissions médicales départementales des permis de conduire placées sous l'autorité des préfets.

Outre cette réglementation propre à la conduite, il convient de rappeler que, **comme tout salarié, le conducteur relève également du Code du travail** qui définit les règles applicables en matière de surveillance de la santé au travail des salariés.

Comme les conducteurs de véhicules de transport en commun de personnes, les conducteurs de véhicules de 9 places assises et moins, dès lors qu'ils sont salariés, sont donc soumis aux visites de médecine du travail assurées par les médecins du travail :

- visite médicale d'embauche ;
- visite obligatoire tous les deux ans (décret n° 2004-760 du 28 juillet 2004) ;
- visite médicale de reprise après un accident du travail ou une maladie professionnelle (7 jours) ou un arrêt de travail supérieur à 21 jours.

9. 2. 5. Le port de ceintures de sécurité et l'utilisation de dispositifs de retenue

Depuis janvier 2008, le code de la route impose le principe : « une personne – une place – une ceinture (ou un dispositif de sécurité) » dans les véhicules légers. (cf article R 412 – 2)²⁷.

Ce principe s'applique à tous, y compris en cas de transports publics effectués dans le cadre de conventions de transport scolaire dans des véhicules de 9 places et moins, conducteur compris, que ce soit par des transporteurs, des particuliers ou des taxis.

Ainsi, **si les autorités organisatrices choisissent d'avoir recours à des véhicules légers**, ceux-ci doivent comporter un nombre de places équipées de ceinture de sécurité correspondant au nombre d'enfants ou de jeunes transportés.

Les enfants de moins de dix ans doivent toujours être maintenus par un dispositif spécifique de retenue, homologué et adapté à leur morphologie (siège enfant, rehausseur).

Comme il est possible de connaître l'âge des passagers en transport scolaire, **les taxis sous convention doivent être équipés de ce dispositif** (rehausseur, siège enfant) alors qu'ils en sont dispensés dans leur activité « à la place ».

Bien évidemment, le principe d'une seule personne par place équipée d'une ceinture de sécurité s'applique à tous les transports privés.

En cas de recours au co voiturage, l'organisation de ce transport devra donc être revue avec les autres parents d'élève(s) afin que le nombre d'enfants transportés corresponde au nombre de places équipées de ceinture et de dispositifs spécifiques de retenue dans les véhicules utilisés.

²⁷ Le décret du 29 novembre 2006, pris après avis du CNT du 22 juin 2005 a supprimé à compter 1^{er} janvier 2008 l'exception française qui permettait de compter un enfant de moins de 10 ans pour une demi-place.

Le conducteur a la responsabilité du port de la ceinture de sécurité par les passagers, alors qu'en véhicule de transport en commun (plus de 9 places), il en est exempté.

De même, contrairement à la réglementation en vigueur en transport en commun (plus de 9 places), dans le cas de **services spécialisés pour enfant handicapé** en véhicule de 9 places ou moins, y compris le conducteur, ce dernier doit s'assurer du bon ancrage du fauteuil roulant et du bouclage de la ceinture de sécurité.

9 – 3 LES RESPONSABILITES ET LES ASSURANCES

9. 3. 1. Le transport à titre onéreux

En cas de carence de l'offre de transports, il peut être fait appel par l'autorité organisatrice à des particuliers ou des associations inscrits au registre des transporteurs pour effectuer des prestations de transports scolaires (9ème alinéa de l'article 29 de la LOTI introduit par l'article 54 de la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 *relative au développement des territoires ruraux*). Ces transports comme tous les transports à titre onéreux, ne sont en général pas couverts par les contrats d'assurance automobiles des particuliers. Il est donc indispensable d'obtenir par écrit de son assureur l'extension de la garantie du contrat.

9. 3. 2. Le transport organisé par les parents à titre réciproque

Ce transport peut être considéré comme n'étant pas effectué tout à fait à titre gratuit, puisque les familles s'engagent à conduire les enfants à tour de rôle : **il est donc préférable d'en faire au préalable la déclaration à l'assureur par lettre recommandée.**

Les **obligations fiscales et sociales** des particuliers qui « apportent leur concours à l'exécution d'un service public des transports scolaires », ont été largement précisées dans une réponse du ministre des transports à une question écrite²⁸.

Selon les dispositions de l'article L. 8821-6 du Code du travail : « les personnes inscrites au registre des entreprises de transport de personnes, qui effectuent du transport scolaire prévu par l'article L.213-11 du Code de l'éducation, ou du transport à la demande conformément à l'article 29 de la LOTI sont présumées ne pas être liées avec le donneur d'ouvrage par un contrat de travail dans l'exécution de l'activité donnant lieu à cette immatriculation. ».

Toutefois, selon le deuxième point de cet article, « *l'existence d'un contrat de travail peut être établie lorsque les personnes citées au premier alinéa fournissent directement ou par une personne interposée des prestations à un donneur d'ouvrage dans des conditions qui les placent dans un lien de subordination juridique permanente à l'égard de celui-ci.* ».

➤ Recommandation n°23

Pour une meilleure sécurité, lorsque le transport en véhicule de 9 places et moins n'est pas exécuté par un conducteur professionnel obligatoirement formé, il est recommandé à l'autorité organisatrice de s'assurer qu'une formation adaptée a été donnée.

²⁸J.O.des débats du Sénat du 16 avril 1998 - page 1259-Question n° 3911

RAPPEL DES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

Le « guide pour la sécurité des transports scolaires » est un guide de « bonnes pratiques » et en aucun cas ne doit être considéré comme un référentiel à caractère normatif.

Bien entendu les décideurs locaux et leurs partenaires, à qui il est destiné, sont libres d'adapter à leur propre contexte tout ce qui n'est pas de nature réglementaire.

Ce Guide a vocation à être le plus largement diffusé. Il est disponible sur le site internet du CNT : www.cnt.fr

ROLE DES AUTORITES ORGANISATRICES : UNE RESPONSABILITE CONFIRMEE DANS LE CADRE DECENTRALISE

La définition du niveau de qualité et de sécurité des conventions et le contrôle de leur exécution

Recommandation n°1

Le contrôle de l'exécution des services par l'autorité organisatrice doit porter tout particulièrement sur le respect des règles de sécurité

Afin de prévenir les accidents imputables aux enfants, il est souhaitable que, dans son « règlement des transports », l'AOT prévoie les règles permettant d'assurer la discipline et la bonne tenue des élèves à la montée, à la descente et à l'intérieur des véhicules affectés à ces services, ainsi que leurs sanctions. Face au comportement parfois difficile de certains enfants, ce « code de civilité » devient indispensable.

Parallèlement, il appartient à ces mêmes autorités organisatrices de définir un dispositif permettant la remontée des informations sur les dysfonctionnements éventuels, et d'impliquer les parents dans l'élaboration et la mise en œuvre de ce suivi.

Les déclarations d'accident ou d'incident facilitant le « retour d'expérience »

Recommandation n° 2

La mise en pratique du dispositif de déclaration d'accident ou d'incident et son suivi sont les conditions essentielles pour assurer le retour d'expérience. Il constitue une source complémentaire pour le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) dans sa mission d'études sur l'accidentologie comme l'a montré son rapport sur les incendies spontanés d'autocars, survenus entre janvier 2004 et juin 2005. La remontée d'informations locales permet de mesurer les conséquences d'un événement et d'en tenir compte pour l'action ministérielle.

L'anticipation des situations de crise

Recommandation n° 3

Les mesures que l'autorité organisatrice sera conduite à prendre pour gérer les situations de crise et, en particulier, selon la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007, pour assurer les dessertes prioritaires en transport scolaire, devront, dans toute la mesure du possible, être conformes aux exigences de sécurité des enfants transportés, parmi lesquelles la compétence du personnel et l'adaptation du matériel.

LE CONDUCTEUR PARTENAIRE DE LA SECURITE

Le permis de conduire

Recommandation n°4

La loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 *instaurant le permis à points* interdit à l'employeur de connaître le nombre de points figurant sur le permis de son salarié. En revanche, rien ne s'oppose à ce qu'il se fasse présenter périodiquement (au moins annuellement) par son conducteur son permis de conduire en état de validité.

L'aptitude médicale

Recommandation n° 5 :

L'attention des employeurs et des autorités compétentes doit être appelée sur l'accroissement du nombre des conducteurs âgés (un tiers des conducteurs d'autocars est âgé de plus de 50 ans²⁹), ainsi que sur la fréquence de certaines addictions, ce qui nécessite de s'assurer de la rigueur avec laquelle l'ensemble du dispositif de suivi médical des conducteurs fonctionne³⁰.

D'une manière générale, compte tenu de l'importance qu'il reconnaît au rôle des conducteurs, le présent guide a vocation à être largement diffusé aux transporteurs et à leur personnel.

Les limitations de vitesse

Recommandation n°6

Il n'y a pas de limitation de vitesse particulière pour les transports en commun d'enfants. Cependant les autorités organisatrices sont libres d'imposer dans leurs cahiers des charges des vitesses limites d'exploitation inférieures à celles prévues par le Code de la route.

Les durées de conduite et de repos et le cumul d'emplois

Recommandation n°7

Il convient d'être particulièrement attentif au respect des dispositions du Code du travail relatives aux cumuls d'emplois et au travail à temps partiel.

Le Code du travail proscrit d'avoir recours aux services d'une personne qui effectue des travaux rémunérés au-delà de la durée maximale de travail.

Le chronotachygraphe électronique permet à chaque conducteur de détenir une seule carte, personnalisée, sur laquelle sont enregistrées les données relatives à l'ensemble de ses activités, quelle que soit l'entreprise où il travaille.

Chaque employeur a la possibilité de s'assurer que son préposé ne dépasse pas son seuil maximal d'heures de travail autorisé.

La formation des conducteurs

Recommandation n° 8

Comme pour tout conducteur de transport de voyageurs, responsable de la sécurité des personnes qu'il transporte, les conditions d'exercice de la profession, posées par la réglementation doivent être strictement respectées.

²⁹ Source : Bilan social du TRV publié par le MEEDDAT - SoeS - août 2008

³⁰ cf rapport et avis du CNT du 9 juin 2009 sur la mise en place d'EAD dans les autocars et la prévention des addictions en transport routier de voyageurs et annexe 6

En outre, la conduite d'enfants présente des aspects spécifiques qu'il convient de prendre en compte. Le conducteur, principal acteur au contact des enfants a un rôle essentiel, mais en aucun cas il ne doit résoudre seul tous les problèmes :

- d'une façon générale, les difficultés de tous ordres rencontrées tout au long du transport, qu'elles concernent les infrastructures, l'organisation du service, son itinéraire, ses points d'arrêt, le comportement des enfants ou de tiers, doivent être signalées par le conducteur au responsable de l'entreprise qui saisit l'organisateur, à charge pour lui de prendre les mesures ciblées nécessaires ;
- en particulier, si les parents ont des réclamations à présenter, ils doivent être orientés immédiatement par le conducteur vers les services du conseil général ou de l'entreprise de transport.

Il exercera d'autant mieux cette mission de conduite en toute sécurité qu'il sera étroitement associé à sa définition et à son évaluation :

- par une charte élaborée en partenariat et diffusée à chacun à chaque rentrée des classes qui définira son rôle, et ses responsabilités ;
- éventuellement, à l'exemple de ce qui se pratique dans certains départements (ex : Mayenne), par des sessions annuelles organisées au conseil général pour tous les conducteurs pour commenter ce document avec les élus en charge des transports scolaires, et en débattre.

LES VÉHICULES : ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ

Les ceintures de sécurité

Recommandation n° 9

Le bénéfice incontestable du port de la ceinture de sécurité dans les autocars, qui permet d'éviter les risques de projection et d'éjection, cause des accidents les plus graves, voire mortels, montre l'avantage d'utiliser des véhicules équipés de ceintures de sécurité : les organisateurs, en liaison avec les partenaires locaux et les transporteurs doivent rechercher les moyens pour, aussi rapidement que possible compte tenu des incidences financières, encourager le renouvellement du parc et utiliser des véhicules équipés dès l'origine (cf. 2.3) afin que tous les enfants transportés bénéficient de la même protection.

Cet encouragement peut se faire par le biais des conventions, en modulant leur durée selon l'âge des véhicules. Certains départements ont délibérément fixé un âge limite, suffisamment bas pour permettre d'éliminer progressivement les véhicules les plus âgés.

Pendant la période transitoire, comme le recommande le BEA-TT dans son rapport sur l'accident du 12 mars 2007 (publié en juillet 2008³¹), les AO doivent veiller à encadrer l'utilisation des véhicules non équipés par des mesures spécifiques de gestion et de sécurité.

L'INDISPENSABLE COORDINATION AVEC L'EDUCATION NATIONALE

Recommandation n° 10

Compte tenu des réformes importantes récentes, notamment celles qui concernent l'aménagement du temps scolaire - comme la suppression des cours le samedi matin -, la circulaire interministérielle n° 95-071 du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires, et la note de service n° 96-093 du ministère de l'Education nationale qui l'accompagne mériteraient d'être « relues » à la lumière du contexte actuel, et éventuellement adaptées.

³¹cf. site : www.bea-tt.equipement.gouv.fr

UN MOMENT CRUCIAL DU TRANSPORT SCOLAIRE : LA MONTÉE ET LA DESCENTE DU VEHICULE

Recommandation n° 11

- Sur les points d'arrêt du circuit

Indépendamment des actions à mener pour modifier le comportement des enfants, on rappelle que le conducteur a l'obligation de respecter les arrêts officiels (cf. Chapitre I 1.3.4) et que les parents ne doivent en aucun cas faire pression sur ce dernier pour y déroger.

Les personnes (parents ou autres) qui déposent ou reprennent les enfants doivent stationner du côté de la voie où circule le car pour éviter à ceux-ci de la traverser et ainsi de risquer d'être happé par un véhicule croisant ou dépassant, accidents type de transport scolaire.

Les autres usagers de la route doivent ralentir et cette obligation doit leur être rappelée (signalisation, campagnes d'information etc...)

- A proximité des établissements

Il appartient à l'organisateur en liaison tant avec les autorités administratives départementales ou locales qu'avec le chef d'établissement et en concertation avec le (ou les) transporteur(s) concerné(s), de définir les règles de sécurité auxquelles doit répondre l'organisation de la montée et de la descente des élèves à proximité des établissements d'enseignement.

COMMENT SÉCURISER LE TRAJET

Les horaires des établissements.

Recommandation n° 12

Il importe que se mette en place de manière effective et pratique entre les maires, les responsables des établissements d'enseignement, les autorités organisatrices, les transporteurs et les représentants des parents d'élèves, une véritable concertation pour harmoniser les horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires dans un objectif d'efficacité et de sécurité.

Les expériences de sorties décalées pour assurer une meilleure organisation des embarquements et éviter un afflux trop important d'enfants méritent d'être poursuivies et étendues.

Le transport proprement dit

Recommandation n° 13

La règle du transport des enfants assis doit être appliquée le plus généralement possible, ce qui implique que la possibilité offerte par l'article 75 doit être interprétée de façon la plus restrictive. En effet le transport d'enfants debout présente un certain nombre de risques : aggravation des conséquences corporelles en cas de choc ou de manoeuvre brusque et imprévisible, gêne ou occasion de distraction pour le conducteur, et, le cas échéant, perturbation du processus d'évacuation.

Il importe que l'organisateur, au moment de l'organisation des services de transport scolaire, recherche, dans toute la mesure du possible, la mise en application systématique de la règle des enfants transportés assis et, en cas de recours à la possibilité de transport debout tolérée exceptionnellement en transport scolaire par l'article 75, s'assure auprès du transporteur que les véhicules concernés sont agréés pour le transport d'enfants debout.

L'organisateur doit veiller, en liaison avec les transporteurs et les conducteurs, à éviter les transports en surnombre, même sur une courte distance. L'attention des chefs d'établissement,

des parents et des élèves eux-mêmes, doit être appelée particulièrement sur l'importance du respect de l'organisation des services pour la sécurité.

En outre, lors de la définition conventionnelle des modalités d'ouverture au public des circuits principalement destinés à la desserte des établissements scolaires, il conviendra de veiller à assurer la priorité aux élèves pour disposer des places assises.

Les enfants doivent porter la ceinture de sécurité dès que leur morphologie le permet (3 ans) :

Recommandation n° 14

Il importe que l'organisateur, en relation avec le transporteur :

- anticipe la suppression des « règles » d'équivalence des sièges et recherche dès à présent les moyens d'adapter les services pour qu'à terme rapproché chaque élève puisse disposer d'un siège;
- évite d'utiliser ces possibilités aux places les plus exposées (places situées au premier rang ou au fond du véhicule, face au couloir...).

L'accompagnement

Recommandation n° 15

Des solutions d'accompagnement adaptées aux différentes situations doivent être recherchées (très jeunes enfants – adolescents perturbateurs – enfant(s) présentant tel type de handicap...). Force est de constater que la présence d'accompagnateurs favorise la pratique effective du port de la ceinture de sécurité, que le conducteur ne doit en aucun cas surveiller durant le trajet. C'est pourquoi, en plus des deux cas très précis, prévus par la réglementation, le CNT encourage la mise en place de solutions d'accompagnement, comme un nombre important d'autorités organisatrices de tout rang en ont déjà pris l'initiative.

Compte tenu de l'importance de leur rôle, il est vivement souhaitable que ces accompagnateurs reçoivent une formation spécifique où leur sera précisé notamment le détail de leur mission (consignes de sécurité pendant le trajet, vérification que tous les enfants sont descendus en fin de service, possible intervention sur certains points ou aires d'arrêt). De même il est nécessaire que les accompagnateurs d'enfants handicapés bénéficient d'une formation sur les différents types de handicaps et leurs besoins.

Les organisateurs peuvent utilement s'inspirer de certaines « Chartes de l'accompagnateur » qui, outre le respect de la discipline et la prévention des comportements conflictuels, intègrent la notion de « chaîne éducative » entre le domicile et l'établissement scolaire de l'enfant transporté.

LA PARTICIPATION DES ÉLÈVES A LA SÉCURITÉ

Recommandation n° 16

L'enfant contribue à assurer sa propre sécurité comme celle de ses camarades, en respectant ou en faisant respecter des consignes de prévention et en sachant observer la conduite à tenir en cas d'accident.

Il est recommandé d'afficher les numéros de téléphone d'urgence dans les véhicules et de les mentionner sur les cartes d'abonnement.

L'enfant doit également respecter les règles élémentaires de civilité. A cet égard, il faut rappeler que les organisateurs ont toute liberté pour définir les mesures appropriées au maintien de la discipline dans les véhicules et notamment les sanctions applicables (cf. le règlement départemental des transports).

COMMENT FORMER ET ÉDUQUER A LA SÉCURITÉ

La politique locale de sécurité routière

Recommandation n°17

Les responsables de la politique locale sécurité routière, notamment au travers du PDASR, doivent programmer, au même titre que pour les autres enjeux, des actions concertées en matière d'amélioration de la sécurité du transport scolaire (aménagement d'aires de stationnement et de points d'arrêt, équipement des véhicules, actions de formation et de sensibilisation des enfants, des personnes qui en sont responsables ainsi que des autres usagers de la route...).

La sensibilisation des adultes

Recommandation n°18

Lors de chaque rentrée scolaire, ces recommandations pourront être rappelées par les collectivités organisatrices aux parents par tous moyens (réunions de sensibilisation, vidéo, fiche, tract ou plaquette d'information sur les conditions d'organisation et de déroulement des services scolaires, les droits et les devoirs des parents³² ...). Il devra leur être demandé de signer le règlement des transports scolaires.

Il serait souhaitable que les initiatives prises en la matière associent les transporteurs et leur personnel, de même que les enseignants, afin d'en assurer le relais et ainsi la diffusion la plus étendue possible.

La sensibilisation des autres usagers de la route

Recommandation n° 19

Le CNT insiste sur l'importance de la sensibilisation des « autres usagers de la route » qui doivent immédiatement identifier le véhicule de transport scolaire et adapter le comportement attendu de tout conducteur en présence d'un véhicule de transport d'enfants .

Il encourage les collectivités locales organisatrices à mener des campagnes de sensibilisation à la sécurité des transports scolaires, sur des thèmes ciblés et renouvelés.

Il insiste également pour que, lors d'une campagne nationale sur un thème « général » comme la vitesse, on mette en scène un véhicule de transport scolaire de façon à assurer une diffusion aussi large que possible de ces éléments de signalisation propres au transport d'enfants, ainsi que du comportement à adopter dans ce cas de figure.

L'éducation des enfants

Recommandation n° 20

- Sur l'éducation des enfants :

La fiche « transport scolaire » doit être particulièrement évoquée et au besoin commentée avec des professionnels du transport dans les secteurs les plus concernés.

- Plus largement, sur leur sensibilisation :

Suivant la même idée que la sécurité routière concerne tout le monde, conducteurs et usagers, il serait bon que les campagnes nationales ou locales, ciblées sur telle ou telle tranche d'âge, visent

³² Cf Annexe 9 : exemple de dépliant

également chaque mode de transport emprunté par ces jeunes « usagers » : bicyclettes, « deux roues » motorisés et transport scolaire : l'enfant que l'on veut sensibiliser aux risques du « deux roues » qu'il utilise dans le cadre de ses loisirs peut (pour sa sécurité : devrait !) être un usager des transports scolaires.

Les exercices d'évacuation

Recommandation n° 21

Toutes les tranches d'âge doivent être concernées par les exercices d'évacuation, y compris les plus jeunes.

D'autre part, pour concilier l'objectif de sécurité avec celui de l'intégration des personnes handicapées, inscrit dans la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 « sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », il conviendrait que le conducteur de transport scolaire soit informé de la présence à bord d'un enfant handicapé non accompagné et du type de handicap qu'il présente afin de pouvoir prendre les mesures appropriées en cas d'urgence, et tout particulièrement si une évacuation rapide du véhicule s'impose. Ce handicap peut être permanent ou temporaire, visible ou pas (ex : surdité).

LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS

Recommandation n°22

L'attention des différents intervenants dans une opération de transport est appelée sur les conséquences juridiques qu'ils sont susceptibles de supporter en cas d'accident. L'étude de la jurisprudence montre que les responsabilités sont, la plupart du temps, partagées. La concertation dans ce domaine est particulièrement nécessaire.

LE CAS DES TRANSPORTS PAR VEHICULE DE 9 PLACES ET MOINS, CONDUCTEUR COMPRIS

Recommandation n°23

Pour une meilleure sécurité, lorsque le transport en véhicule de 9 places et moins n'est pas exécuté par un conducteur professionnel obligatoirement formé, il est recommandé à l'autorité organisatrice de s'assurer qu'une formation adaptée a été donnée à celui-ci.

ANNEXES

Annexe 1 : Rappel des textes (ordre chronologique)

Annexe 2 : Note de la direction des affaires juridiques (DAJ) du ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi (juillet 2009) : passation des contrats de transport scolaire

Annexe 3 : Avis du CNT du 28 novembre 2006 sur la révision de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes

Annexe 4 : Eléments d'accidentologie : sources et chiffres

Annexe 5 : Note de la direction générale du travail (Ministère du travail) élaborée dans le cadre du groupe du CNT « EAD et prévention des addictions en TRV » juin 2009

Annexe 6 : Avis du Conseil national des transports sur l'installation des éthylotests anti-démarrage (EAD) et la prévention des addictions en transport routier de voyageurs 9 juin 2009

**Annexe 7 : Circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires
note de service EN du 22 mars 1996 relative à la concertation pour l'amélioration des transports scolaires**

Annexe 8 : Exemple de règlement départemental des transports (Eure et Loir)

Annexe 9 : Exemple de dépliant destiné à l'information des parents (ANATEEP)

Annexe 10 : Liens utiles et bibliographie sommaire

Annexe 11 : Glossaire

ANNEXE 1 : RAPPEL DES TEXTES (ORDRE CHRONOLOGIQUE)

- Décret n°49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation. des transports ferroviaires et routiers
- Arrêté du 16 juillet 1954 modifié relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules
- Arrêté du 19 juillet 1954 modifié relatif aux conditions de réception des véhicules.
- Arrêté du 18 août 1955 modifié relatif au freinage des véhicules
- Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France
- Arrêté du 11 février 1971, relatif au contrôle de l'application de la réglementation des conditions de travail des membres d'équipages de transports par route en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière
- Décret n° 73-462 du 4 mai 1973 relatif à l'organisation des services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves ...
- Directive 74/408/CEE du Conseil du 22 juillet 1974 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (résistance des sièges et de leur ancrage), modifiée en dernier lieu par la directive 2005/39/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 ;
- Directive 76/115/CEE du Conseil du 18 décembre 1975 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur, modifiée en dernier lieu par la directive 2005/41/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005
- Arrêté du 11 août 1976 relatif à la sécurité et à la discipline dans les véhicules affectés aux circuits spéciaux de transports d'élèves
- Circulaire n° 76-109 du 11 août 1976 relative à la sécurité des services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves
- Directive 77/541/CEE du Conseil du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur, modifiée en dernier lieu par la directive 2005/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005
- Circulaire du 18 mars 1981 modifiée relative aux véhicules spécialement aménagés pour le transport de personnes handicapées en fauteuil roulant
- Arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif au transport en commun de personnes
- Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) (JO du 31 décembre 1982)
- Décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 modifié relatif aux modalités d'application des dispositions du Code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier (JO du 27 janvier 1983)
- Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-5 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat (JO du 23 juillet 1983)
- Décret du 3 mai 1984 relatif aux conventions entre les organisateurs de transports scolaires et les entreprises de transport (JO du 4 mai 1984) *cf. article R213-4 du Code de l'éducation*
- Circulaire du 23 août 1984 relative aux mesures de sécurité dans les transports routiers de personnes et aux dispositions particulières aux transports d'enfants (JO. du 2 septembre 1984).
- Loi n° 85 -677 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accident de la circulation dite « loi Badinter »
- Décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes
- Circulaire du 13 novembre 1985 EN : Mise en œuvre du transfert de compétences en matière d'enseignement public : modifications des heures d'entrée et de sortie des établissements d'enseignement par le maire (application de l'article 27 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983)
- Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 modifié concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

- Circulaire du 29 septembre 1986 relative à la réglementation sociale européenne dans les transports routiers modifiée par la circulaire du 17 juin 2003
- Décret n°86-1130 du 17 octobre 1986 modifié relatif à l'application des dispositions du règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) no 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route Décret du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes, applicable à la province.
- Circulaire du 12 mai 1987 relative au contrôle des réglementations applicables aux transports routiers.
- Loi n°89-469 du 10 juillet 1989 instaurant le permis à points
- Arrêté du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes
- Directive n° 91/671/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, 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
- Circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires
- 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
- Arrêté du 5 décembre 1996 modifié relatif aux ceintures et systèmes de retenue, aux ancrages des ceintures de sécurité, à la résistance des sièges et de leurs ancrages et aux appuis-tête dans les véhicules à moteur,
- Circulaire n°97-178 du 18 septembre 1997 relative à la surveillance et à la sécurité des élèves dans les écoles maternelles et élémentaires publiques (EN)
- Loi n°98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier
- Règlement CE n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599 concernant l'application des règlements n° 3820/85 et n° 3821/85
- Arrêté du 1^{er} juin 2001 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par route (dit « arrêté ADR »)
- Circulaire relative à l'élaboration d'un plan particulier de mise en sûreté face aux risques majeurs c. N° 2002-119 du 29-5-2002
- Décret en Conseil d'Etat 2003-440 du 14 mai 2003 relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des poids lourds et modifiant le Code de la route,
- Directive n° 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 avril 2003 modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes,
- Décret en Conseil d'Etat 2003-637 du 9 juillet 2003 relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et autocars et modifiant le Code de la route
- Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs modifiant le règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil JOUE L 226 du 10/09/03
- Décret n°2003-1242 du 22 décembre 2003 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier, modifié en dernier lieu par le décret n°2006-408 du 6 avril 2006,
- Arrêté du 27 juillet 2004 relatif au contrôle technique des véhicules lourds
- Décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre
- Décret n° 2004-760 du 28 juillet 2004 relatif à la réforme de la médecine du travail et modifiant le Code du travail
- Décret n° 2004-1138 du 25 octobre 2004 relatif à la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique et modifiant le Code de la route

- décret n° 2006-46 du 13 janvier 2006 portant modification du Code de la Route, article R.221-11 du Code de la route (visite médicale PC)
- Directives 2005/40/CE et 2005/41/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 modifiant la directive 76/115/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur
- Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, (JORF du 12 février 2005).
- loi 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux
- décret n° 2005-291 du 30 mars 2005 relatif à la procédure de consultation en matière de transports scolaires (*cf article D213-29 du Code de l'éducation*)
- Décret n° 2005- 664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports parisiens et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France.
- Arrêté du 27 décembre 2005 portant application de l'article R. 222-8 du Code de la route et fixant les conditions et modalités d'obtention du permis de conduire
- décret n° 2006-46 du 13 janvier 2006 portant modification du Code de la route (*cf visite médicale article R.221-11 du Code de la route*)
- Décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs
- Directive, en date du 13 avril 2006, d'application de la loi du 11 février 2005 pour l'accessibilité de services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite.
- Règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006. relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports
- Circulaire du 26 avril 2006 relative aux modalités de remplacement des chronotachygraphes analogiques
- Arrêté du 13 octobre 2006 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
- Décret n° 2006-1496 du 29 novembre 2006 relatif à l'obligation du port de la ceinture de sécurité et à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants et modifiant le Code de la route,
- Décret n°2006-1812 du 23 décembre 2006 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules et ensembles de véhicules lourds et modifiant le Code de la route
- Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Arrêté du 15 janvier 2007 (JO n° 29 du 3 février 2007) portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Arrêté du 25 janvier 2007 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1992 relatif à l'indication des vitesses maximales sur les véhicules automobiles
- Lettre circulaire aux Préfets en date du 3 mai 2007 sur la sécurité et l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs et aux véhicules assurant à titre principal la desserte des établissements scolaires
- Arrêté du 3 août 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes (JO du 10 octobre 2007)
- Loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs,
- Décret (parfois dit « décret-balai ») du 11 septembre 2007 transposant la directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003 relative à la formation initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs
- Arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs (JO du 29 janvier 2008).
- Circulaire du 15 avril 2008 relative au rapport sur les événements survenus lors d'un transport par autobus ou autocar adressée par le ministre en charge des transports aux préfets et aux DDE.

- Loi n°2008-643 du 1er juillet 2008 relative aux transports scolaires en Ile-de-France
- Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière (*dont la limitation de vitesse à 70 km/h des véhicules de transport en commun transportant des passagers debout*) (JO du 1er juillet 2008)
- Décret n° 2008-828 du 22 août 2008 portant approbation du contrat type applicable aux services occasionnels collectifs de transports intérieurs publics routiers de personnes.(JO du 24 août 2008).
- Décret n°2008-857 du 27 août 2008 précisant les modalités du concours apporté par les autorités organisatrices de transports collectifs de voyageurs aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers (JO du 29 août 2008)
- Arrêté du 18 mai 2009 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes (JO du 16 juin 2009) (*dont la réglementation du transport des passagers debout*)
- Arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, dit « arrêté TMD »

Et la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR)

ANNEXE 2 : NOTE DE LA DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES (DAJ) DU MINISTRE DE L'ECONOMIE, DE L'INDUSTRIE ET DE L'EMPLOI : PASSATION DES CONTRATS DE TRANSPORT SCOLAIRE

LA PASSATION DES CONTRATS DE TRANSPORT SCOLAIRE (3 août 2009)

Les départements ont la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires, services réguliers publics au sens de l'article 29 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (*code de l'éducation, art. L. 213-11*)

Les contrats par lesquels ils décident de charger un ou plusieurs opérateurs d'assurer le transport scolaire sur les lignes du réseau départemental peuvent être conclus sous deux formes juridiques selon le mode de rémunération retenu.

1° Une délégation de service public (DSP)

Les dispositions de l'article L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales permettent la conclusion d'une DSP confiant la gestion d'un service de transports scolaires si trois conditions sont remplies :

- la rémunération du prestataire est substantiellement liée à la fréquentation du service (*CE, 7 novembre 2008, Département de la Vendée, n° 291794*) ;
- cette fréquentation est susceptible de varier dans des proportions telles que le prestataire puisse être regardé comme assumant un réel risque d'exploitation (*CE, 5 juin 2009, Sté Avenance-Enseignement et Santé, n° 298641*) ;
- et que cette variation de la fréquentation ne soit pas sensiblement corrigée par un apport financier du pouvoir adjudicateur sous la forme, notamment, de subventions d'équilibre.

2° Un marché public

2.1. La conclusion d'un marché public peut être envisagée lorsque la rémunération du prestataire :

- est constituée par un prix versé par le département ;
- ne varie pas en fonction de la fréquentation du service lorsque le rythme ou le circuit des dessertes ne sont pas modifiés par le pouvoir adjudicateur ;
- ne prévoit pas de faire assumer par le prestataire un risque de perte d'exploitation.

2.2. Attention ! Les marchés publics qui confient la gestion d'une ou plusieurs lignes de transport scolaire, à titre onéreux, à un opérateur ne peuvent être regardés comme passés par les départements en leur qualité d'entité adjudicatrice (*CE, 9 juillet 2007, Syndicat EGF-BTP et autres, n° 297711 s.*)

Ces contrats sont soumis aux dispositions de la première partie du code des marchés publics (CMP) applicables aux pouvoirs adjudicateurs. Le recours à la négociation n'est autorisé, à compter du seuil de 206 000 € HT, que dans les cas limitativement énumérés à l'article 35 du CMP. Tel est, par exemple, le cas lorsque la prestation de services à réaliser est d'une nature telle que les spécifications du marché ne peuvent être établies, avant l'engagement de la procédure de mise en concurrence, avec une précision suffisante pour permettre le recours à l'appel d'offres.

Lorsque la valeur estimée de ces marchés publics est inférieure à 206 000 € HT, les départements peuvent mettre en œuvre une procédure adaptée. Cette procédure, décrite à l'article 28 du CMP, leur donne la possibilité de négocier le contenu des offres avec les candidats, avant que ceux-ci ne déposent leur offre finale.

2.3 Le recours à l'accord cadre ou au marché à bons de commandes, dans les conditions prévues par les articles 76 et 77 du CMP, constitue également un instrument de souplesse pour les départements. Il permet une adaptation continue de la desserte des établissements scolaires aux évolutions des besoins, par exemple par la création ou la suppression de lignes, notamment en cas de modification de la carte scolaire.

ANNEXE 3 : AVIS DU CNT DU 28 /11/2006 SUR LA REVISION DE L'ARRETE DU 2 JUILLET 1982

**AVIS DU CNT SUR LA REVISION DE L'ARRETE DU 2 JUILLET 1982
RELATIF AU TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES**

Adopté à l'unanimité le 28 novembre 2006

Le CNT, à l'examen du rapport du groupe de travail présidé par M. Yves Bonduelle, Inspecteur général de l'Équipement,

Rappelle

- le principe de cet arrêté qui est de définir, dans un objectif de sécurité, les règles de construction des véhicules de transport en commun et de préciser, en conséquence, les exigences qu'elles entraînent dans le cadre de leur exploitation ;
- le besoin, pour chacun des acteurs concernés, de disposer, en la matière, d'une réglementation clairement lisible, applicable et contrôlable ;
- le fait que la révision de ce texte s'inscrit dans une évolution de la réglementation qui, en particulier, doit aboutir vers 2010 à une harmonisation européenne des règles de réception des véhicules lourds ;
- l'intérêt d'assurer la cohérence entre les différentes réglementations (comme l'accessibilité) dans la perspective de la mise en place d'un Code des transports.

Constate

- qu'actuellement, les règles de construction tendent à différencier de plus en plus les autobus, où le transport debout est la règle pour permettre un transport massif et une desserte fréquente, et les autocars, conçus pour des distances plus grandes, à transport principalement assis de passagers ceinturés ;
- que, parallèlement, se développent des modes d'exploitation qui ne tiennent pas compte de cette distinction et aboutissent à faire circuler sur les mêmes voies rapides, à des vitesses équivalentes, des véhicules à caractéristiques de sécurité différentes, voire opposées, notamment en terme de protection des passagers ;
- que malgré le risque inhérent au transport de personnes debout, qui conduit à le limiter à des vitesses et à des parcours réduits, on ne dispose actuellement d'aucune donnée d'accidentologie spécifique.

Estime

- qu'il est nécessaire, pour respecter l'esprit de l'arrêté, de mieux concilier l'usage d'un véhicule avec la vocation pour laquelle il a été construit, notamment au regard de sa vitesse ;
- mais qu'il est également indispensable, pour des raisons tant économiques que sociales, de permettre la mobilité et l'interpénétration des trafics,
- et qu'il convient ainsi, dans une approche pragmatique et réaliste, de définir au profit de tout organisateur de transport, collectivité publique ou personne privée, chargée de mettre en place en toute sécurité et sous sa responsabilité un service public occasionnel ou privé, des règles claires et applicables aux différents besoins.

Après en avoir largement débattu, le CNT approuve les modifications apportées au texte.

- Dans un souci de cohérence avec les échéances fixées par les textes communautaires relatifs à la construction des véhicules (ancrages sièges, ancrages ceintures et installations ceintures), il propose une entrée en vigueur de l'arrêté modificatif à compter du 20 octobre 2007.

- Sur les questions touchant au transport des passagers debout, le CNT propose :
 - d'autoriser la circulation des autobus en exploitation et des autocars avec passagers debout :
 - pour les services publics : dans les agglomérations, les PTU et au-delà, en prolongement de lignes existantes, dans une limite de l'ordre de 5 km.
 - pour les services occasionnels et privés : uniquement en agglomérations.
 - de limiter la vitesse des véhicules de transport en commun transportant des passagers debout au plus à 70 km/h,
 - ce qui suppose, sans attendre, de modifier le Code de la route de façon à compléter l'article R 413 – 10, modification qui devra intervenir d'ici l'entrée en vigueur du texte.
 - de confirmer le principe du transport en commun des enfants assis, à l'exception de situations et de distances définies par l'arrêté afin de ne pas inciter le recours à un autre mode plus accidentogène (deux-roues ou transport par les parents en voiture particulière).
 - de développer des études de biomécanique spécialisée aux véhicules de transport en commun (par l'INRETS ou tout autre laboratoire de recherche, en liaison avec les constructeurs), visant en particulier à évaluer les conséquences, en cas d'accident, du transport de personnes debout.
- le CNT décide également de suivre les conclusions du groupe de travail sur les points suivants :

Concernant les règles de construction :

- l'échéance prochaine de l'homologation européenne des véhicules de transport en commun, prévue vers 2010, amène le CNT à demander que, dans un souci de cohérence, la DSCR examine les conditions dans lesquelles il serait possible d'anticiper l'application des dispositions de la directive 2001-85.

Le CNT souhaite que les efforts d'harmonisation européenne actuellement en cours à Genève progressent.

- En particulier, concernant les normes de sécurité fondamentales, il déplore que celles-ci soient différentes, ou même absentes, entre les autobus et les autocars, notamment en matière de résistance au feu, passive et active (détection et extinction), comme de résistance au retournement.
- Il demande également que les différents pays adoptent une même logique de manœuvre et de signalétique des ouvertures de secours (inscriptions de même couleur ou pictogramme) et des éventuels systèmes de déverrouillage.
- Il recommande dès à présent l'installation de rétroviseurs dégivrants et souhaite qu'au niveau européen, les dispositions soient prises pour la généralisation d'un tel équipement essentiel pour la sécurité.
- Il insiste en particulier pour qu'une attention spéciale soit apportée à l'ergonomie du poste de conduite.

Concernant les règles d'exploitation :

- Age du véhicule
le CNT encourage à suivre l'exemple des départements qui ont engagé un effort de rajeunissement de leur parc en fixant parfois des « âges limite » inférieurs à 20 ans.
- Occupation des sièges
Le CNT demande la suppression de la « règle » du « 3 pour 2 » dans les véhicules non équipés de ceintures.

- Véhicules à strapontins

Le CNT estime inacceptable la persistance de strapontins dans les véhicules de petite capacité, sièges sans système de protection, qui obstruent le passage dans l'allée centrale.

Notant que dès la transposition des nouvelles directives "ancrages sièges, ancrages ceintures et installation ceintures", de tels équipements ne seront plus autorisés par construction dans les véhicules neufs immatriculés après le 20 octobre 2007 (NB : ce terme devra donc être supprimé de l'attestation d'aménagement), il demande qu'une mesure soit prise pour qu'ils soient démontés dans les véhicules existants en appelant l'attention sur la nécessité de :

- o faire coïncider cette suppression avec une rentrée scolaire ;
- o mettre en place un calendrier d'aménagement permettant aux autorités organisatrices de prendre toutes les dispositions nécessaires pour être en mesure d'assumer les surcoûts et aménager par avenant les conventions lorsque l'économie du contrat s'en trouvera modifiée.

Pour ce faire, le CNT propose de fixer la mise en place de cette mesure à la rentrée scolaire 2008, soit un an après la mise en vigueur de l'arrêté modificatif, telle qu'il le préconise.

- Véhicules à étage

Face aux risques inhérents à la configuration de ce type de véhicule en circulation hors agglomération, mis en évidence sur notre territoire par un très grave accident de véhicule en transit, le CNT demande qu'une action soit engagée au niveau européen pour restreindre, voire interdire l'usage de ce type de véhicule.

En tout état de cause, le CNT souhaite qu'il dispose au moins d'un système de contrôle de dynamique de trajectoire

- Cars couchettes

Compte tenu de sa non compatibilité avec le port de la ceinture, et du risque encouru lors de trajets sur les longues distances et les voies rapides, le CNT s'interroge sur la nécessité de maintenir l'autorisation du transport couché, à l'exclusion des personnes dont l'état physique l'impose.

Il propose de l'interdire pour les enfants dont la petite taille et le faible poids les exposent davantage aux risques de projection et d'éjection.

Il souhaite que l'examen de son opportunité, et de ses limitations éventuelles soit fait au niveau européen.

- Pictogramme lumineux « transport d'enfants ».

Vu l'importance de l'identification et de la visibilité du véhicule par les autres usagers de la route pour prévenir le risque d'accident en transport scolaire, au point d'arrêt, et tout particulièrement dans les instants qui suivent ou qui précèdent la descente ou la montée du véhicule, le CNT souhaite que cet équipement soit généralisé et devienne obligatoire.

- Moyens de communication à bord des véhicules

Le CNT souhaite que les initiatives prises par de nombreux transporteurs et organisateurs en la matière servent d'exemples pour permettre la généralisation d'une mesure qu'il recommande depuis 1986.

- Cohérence des documents et des procédures de contrôle

- o Le CNT demande que l'on revoie la cohérence des dispositions du Code de la route relatives aux documents exigibles en cas de contrôle, et à leur caractère d'original ou de copie, compte tenu de l'évolution des documents de bord et de leur contenu (NB : à présent les contrôles techniques sont transférés sur la carte grise).
- o Le CNT souligne l'avantage de faire coïncider les différentes visites ou contrôles techniques des véhicules et de leurs équipements en un même lieu et à une même date.

- Evaluation :

Il demande aux administrations concernées qu'un bilan de la mise en œuvre des nouvelles dispositions de l'arrêté (articles 71 et 75) soit réalisé début 2009, afin d'en tirer

éventuellement les enseignements utiles avant la révision de ce texte imposée par l'entrée en vigueur de la réception communautaire vers 2010.

- Mesures transitoires :

Concernant les règles de réception des véhicules anciens figurant en dispositions transitoires, le CNT demande, afin d'alléger la lecture du texte, leur remplacement par une mesure générale rappelant que les règles de réception ayant présidé à l'homologation de véhicules anciens restent en vigueur pour ceux des véhicules encore en exploitation.

Enfin le CNT prolongera cette réflexion concertée en actualisant le « *Guide à l'usage des décideurs locaux sur la sécurité des transports scolaires* » qui aborde un certain nombre de points hors du champ de l'arrêté, comme l'accompagnement des jeunes enfants, le rôle des parents, la formation des conducteurs etc...

ANNEXE 4 : ELEMENTS D'ACCIDENTOLOGIE : SOURCES ET CHIFFRES

TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES

Extrait de la note de synthèse de l'ONISR « Autocars, autobus et transports scolaires 2006 »

En 2006,

- 83 000 véhicules de transports en commun de personnes circulent en France sur un parc de plus de 36 millions de véhicules.
- Ils représentent 0,6% de la circulation
- et moins de 1% des véhicules impliqués dans des accidents corporels (0,91 %) et des accidents mortels (0,97%).
- 257 véhicules de type autocars ou autobus ont été impliqués dans des accidents corporels où 6 personnes ont été tuées et 822 blessées, dont 263 hospitalisées.
(sur des chiffres aussi faibles, un seul accident peut considérablement alourdir le bilan : cf accident de Laffrey en 2007)

Les véhicules de transport en commun sont moins responsables de l'accidentalité que d'autres véhicules (0,5% de conducteurs de transports en communs responsables).

En conclusion, les transports en commun routiers sont globalement un moyen de transport très sûr.

TRANSPORT EN COMMUN D'ENFANTS

Un outil d'observation et de retour d'expérience à retrouver

A la demande du ministre des Transports, en 1984, un groupe de travail avait été créé au CNT pour suivre, dans le cadre de la décentralisation, les questions de sécurité des transports scolaires, péri scolaires et de loisirs.

Pendant près de 20 ans, sous la présidence d'André DOGUET, inspecteur général des travaux publics, cette instance a rassemblé tous les partenaires du transport d'enfants : autorités organisatrices de transport, transporteurs, salariés, associations, administrations concernées ministères : Défense, Transports, Intérieur, Education nationale, Jeunesse et Sports, Tourisme. Elle a étudié les questions de sécurité des transports d'enfants, en particulier des scolaires, et proposé des pistes d'amélioration, le plus souvent suivies par les pouvoirs publics. Il est vrai que ses recommandations étaient d'autant mieux prises en compte qu'elles avaient été définies en large concertation.

Il menait ses réflexions sur la base d'un bilan annuel établi spécialement par les forces de l'ordre, selon une définition spécifique qui comprenait les accidents d'enfants en trajet et les accidents aux alentours du véhicule de transport en commun, y compris ceux dus à des véhicules croisant ou dépassant.

Malheureusement une modification de la remontée des informations statistiques a contraint ce groupe, faute d'éléments chiffrés spécifiques, fiables et exhaustifs, à suspendre ses travaux. (derniers rapport et avis : octobre 2002).

C'est pourquoi, il est attendu beaucoup de la mise en place du retour d'expérience prévu par l'article 91 bis de l'arrêté du 2 juillet 1982.

Quelques chiffres :

Sur 4 millions d'enfants transportés quotidiennement en transport en commun d'enfants (autocar et autobus), dont 2 millions en zone rurale,
(auxquels s'ajoutent les transports en commun d'enfants occasionnels, péri scolaires et de loisirs...) :

Nombre moyen des accidents et des victimes enfants en transport en commun d'enfants

(d'après l'exploitation des bilans établis par le CNT de 1984 à 1997)

NB : Transport scolaire et occasionnel - Accident en trajet et au point d'arrêt

Nombre d'accidents	110 dont 42 sans victimes
Nombre de victimes	
Tués	6
Blessés graves	34
Blessés légers	219
Total des victimes	259

A situer dans l'ensemble de l'accidentologie :

Des chiffres plus récents de l'ONISR confirment que la part des enfants tués en transport en commun d'enfants est sans comparaison avec celles enregistrées pour les autres « modes » : piéton, voiture particulière ou deux-roues.

En 2005 - 2006, le nombre d'enfants tués a été :

	2005	2006
Piétons	48	43
Cyclistes	24	22
Usagers de 2 roues à moteur	132	134
Voiture particulière	177	136
TOTAL	403	356

**ANNEXE 5 : NOTE DE LA DIRECTION GENERALE DU TRAVAIL (MINISTERE DU TRAVAIL)
ELABOREE DANS LE CADRE DU GROUPE DU CNT « EAD ET PREVENTION DES ADDICTIONS
EN TRV » JUIN 2009**

I - ALCOOL ET MILIEU DE TRAVAIL

L'existence de pratiques addictives, notamment l'alcoolisme, en entreprises - comme dans le reste de la société - est source de problèmes délicats que ni le législateur, ni les partenaires sociaux n'ont encore abordé directement. D'un côté, se trouve le respect, par le salarié, des obligations nées du contrat de travail, obligations qui peuvent aller jusqu'à concerner la sécurité des personnes lorsque le salarié est affecté sur des postes à risques. De l'autre, se rencontrent les limites posées par les règles garantissant les libertés individuelles et l'exercice déontologique des professionnels de santé.

En France, la consommation d'alcool fait partie des rituels sociaux. Certains milieux professionnels favorisent, voire légitiment la consommation d'alcool, comme un élément de convivialité. Certains salariés utilisent la boisson pour gérer leur stress et leur anxiété ou faire face à des conditions de travail pénibles. Contrairement à certaines idées reçues, les problèmes d'alcool en entreprises ne sont pas uniquement présents dans les secteurs où les contraintes physiques sont les plus lourdes, l'ensemble des catégories socio professionnelles semble confronté à ce problème, c'est notamment le cas des cadres qui ont à composer avec des charges mentales importantes.

1 La réglementation en vigueur

Le Code du travail dispose que l'employeur ne doit pas laisser entrer ou séjourner dans l'entreprise des personnes en état d'ivresse. L'employeur doit donc prendre toutes dispositions pour prévenir ou faire cesser une situation dangereuse. Il est soumis à une obligation de sécurité dans son entreprise. Il dispose dans ce cadre de son pouvoir d'organisation au sein de l'entreprise corrélé, au besoin, de son pouvoir disciplinaire. Ainsi, l'employeur peut être amené, dans certaines situations particulières, précisées de manière limitative par la jurisprudence, à vérifier le taux d'alcoolémie d'un salarié pour faire cesser une situation manifestement dangereuse. Le règlement intérieur peut contenir une clause relative à l'emploi de tests de dépistage alcoolémique dans l'entreprise, sous réserve que cette clause n'apporte pas aux droits des personnes et aux libertés individuelles et collectives des restrictions qui ne seraient pas justifiées par la nature de la tâche à accomplir et proportionnées au but recherché. Ces tests ne sont pas effectués par le médecin du travail mais par toute personne ou organisme désignés par l'employeur.

L'article R. 4228-20 du code du travail interdit les boissons alcoolisées sur le lieu de travail à l'exception du vin, de la bière, du cidre et du poiré.

L'article R. 4228-21 du même code précise qu'il est interdit de laisser entrer ou séjourner dans les lieux de travail des personnes en état d'ivresse.

Ces dispositions permettent à l'employeur d'interdire, par la voie du règlement intérieur, l'introduction de toute boisson alcoolique dans l'entreprise, s'il l'estime opportun. En effet, le règlement intérieur fixe les mesures d'application en matière de santé et de sécurité dans l'entreprise (article L. 1321-1 du code du travail).

Ces mesures sont justifiées par des motifs de sécurité et de santé au travail ; néanmoins de telles dispositions répressives ou de contrôle ne peuvent, à elles seules, résoudre le problème de l'alcoolisme dans l'entreprise.

2 Les moyens de prévention

La prévention de l'alcoolisme en milieu de travail suppose la recherche de ses causes. Cette recherche peut mettre en évidence la part des conditions de travail dans l'émergence du phénomène.

En tout état de cause, la prévention liée à la consommation d'alcool en milieu de travail doit reposer sur l'ensemble des acteurs de l'entreprise.

Le médecin du travail joue un rôle déterminant en ce domaine. Tout d'abord, les missions du médecin du travail lui donnent compétence pour apprécier l'aptitude d'un salarié à un poste de travail, sur la base de la relation entre son état de santé et son poste de travail. Le cadre réglementaire existant lui permet de faire pratiquer des examens complémentaires à l'examen clinique, lorsque la relation entre l'état de santé du salarié et les risques, auxquels il est exposé sur son poste de travail ou auxquels il est susceptible d'exposer des tiers, le justifient. De plus, en assurant la surveillance médicale des salariés, il a connaissance des situations de travail et des affections du personnel dont il doit garder le secret, ce qui lui permet de réagir lorsqu'il est informé d'états de dépendance par rapport à l'alcool.

Cette action de prévention ne pourra porter ses fruits que si elle est menée en accord avec l'ensemble des acteurs de l'entreprise, employeur, salariés, comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, service social. Elle peut comporter l'intervention de partenaires extérieurs spécialisés dans le traitement de l'alcoolisme.

Les possibilités, pour l'employeur, de recourir au dépistage dans l'entreprise ont été clairement délimitées par le Conseil d'Etat en matière d'alcool. La jurisprudence admet le recours à l'alcootest uniquement pour les salariés affectés à certains travaux ou à la conduite de certaines machines. Ce recours doit être prévu par le règlement intérieur et le salarié doit avoir la possibilité de contester le résultat du test et de demander une contre expertise. Le contrôle de l'alcoolisation ne doit avoir pour seul objectif que de prévenir ou faire cesser immédiatement une situation dangereuse et doit donc être proportionné au but recherché. Elle ne doit en aucun cas permettre à l'employeur de faire constater par ce seul moyen une éventuelle faute disciplinaire.

Le cadre législatif et réglementaire actuel offre donc, même s'il nécessite d'être actualisé, la possibilité de prévenir et d'enrayer les phénomènes de dépendance par rapport à l'alcool et de briser le tabou qui existe encore trop souvent à ce sujet en impliquant l'ensemble des acteurs de la prévention en entreprise.

II - DEPISTAGE DE LA TOXICOMANIE EN ENTREPRISE

L'existence de pratiques addictives est un phénomène dont il est difficile d'évaluer précisément l'ampleur et l'impact en milieu de travail. Cette question, en entreprises, comme dans le reste de la société, est source de problèmes délicats. D'un côté, le salarié doit respecter les obligations nées du contrat de travail, obligations qui peuvent concerner la sécurité des personnes lorsque le salarié est affecté sur des postes à risques. De l'autre, se rencontrent les limites posées par les règles garantissant les libertés individuelles et l'exercice déontologique des professionnels de santé.

En tout état de cause, il convient de considérer les conduites addictives comme une composante de la problématique santé/sécurité au travail afin de déployer des moyens de prévention en conséquence.

1 La responsabilité de l'employeur :

En préalable, il convient de rappeler que les articles L.4121-1 et L.4122-1 du Code du travail imposent, tant aux employeurs qu'aux salariés, une obligation de protection de la santé et de la sécurité au sein de l'entreprise. Cette obligation de sécurité prend d'autant plus de sens pour l'employeur lorsque les salariés sont appelés à travailler sur des postes de sécurité. Si un salarié présente manifestement des troubles de la vigilance - qu'il soit sous l'emprise de stupéfiants ou pour toute autre raison - il peut, à ce titre, être soustrait à son poste de travail, afin de faire cesser l'exposition au risque, tant pour lui même que pour les tiers.

2. Le rôle du médecin du travail

Le médecin du travail doit s'assurer que le salarié est médicalement apte à occuper son poste et que la tenue de son poste ne mettra pas en danger sa sécurité ou celle des autres travailleurs. Par conséquent, dès lors que le médecin du travail estime que le dépistage de la toxicomanie doit être considéré comme élément de l'aptitude médicale, le problème peut être traité dans le cadre de la médecine du travail, telle qu'elle est organisée par les textes en vigueur. En effet, certains postes de travail comportent des exigences en matière de sécurité et de maîtrise du comportement telles qu'elles justifient un dépistage.

3. Le contrôle exercé par l'employeur par le biais du dépistage :

Si la consommation de drogue, à la différence de l'alcool, est illicite en toute hypothèse, le recours au dépistage ne doit pas moins être proportionné au but recherché. Conformément aux principes posés par le Conseil d'Etat, la mise en œuvre du dépistage ne doit pas apporter de restrictions, aux droits des personnes et aux libertés individuelles et collectives, qui ne seraient pas justifiées par la nature de la tâche à accomplir et proportionnées au but recherché. L'employeur ne doit donc pas dépister de manière systématique, il risquerait d'outrepasser ses droits, tant à l'égard des candidats à l'embauche qu'à l'égard des salariés, en matière de législation relative à la protection de la vie privée (article 9 du Code civil) mais également par rapport au principe de non discrimination (article 225-1 du Code pénal et article L.1132-1 du Code du travail). Les renseignements demandés à un candidat ou au salarié doivent avoir un lien direct avec l'emploi occupé.

L'évaluation des conséquences éventuelles de la consommation de substances illicites sur la santé du salarié et sur son comportement ne peut être faite que dans un cadre médical.

4. Les conditions dans lesquelles il peut être procédé à un dépistage

Il existe aujourd'hui plusieurs types des tests de dépistage (salivaires, urinaires, sanguins) dont la fiabilité est variable pour des raisons scientifiques et compte tenu des substances en cause. Ainsi, si les tests urinaires présentent un taux de fiabilité satisfaisant, les tests salivaires ne sont toujours pas fiables et peuvent donc être à l'origine d'erreurs dans les résultats affichés. Ainsi, en cas de test positif, une vérification sanguine est systématiquement accomplie par un médecin.

Le recours au dépistage implique, plus généralement, de définir qui peut pratiquer ces tests, quels sont les modes de prélèvement et comment procéder à l'interprétation du résultat.

Quel que soit le test utilisé, les seuils de détection ne doivent pas être confondus avec les seuils de signification et d'imprégnation aux produits. Ces tests, pour pouvoir être interprétés, doivent être suivis d'analyses en laboratoires de biologie médicale et interprétés par des professionnels médicaux en lien avec l'existence ou non de signes cliniques et parfois paracliniques objectifs. Outre les tests, ces examens complémentaires sont donc utiles pour assurer la sécurité du salarié et celle des tiers.

En outre, il faut aussi rappeler que certaines substances ont des applications thérapeutiques et qu'un usage détourné de l'objectif thérapeutique est illicite.

Dans tous les cas, pour déterminer les effets des substances psycho-actives sur la vigilance, le médecin, en plus des résultats de l'analyse biologique, doit procéder à un examen clinique voire paraclinique (ex : tests d'aptitude comportementale, tests en situation de conduite), indispensable pour déterminer les effets sur la vigilance. En effet, le seul dépistage biologique ne permet pas d'évaluer avec certitude les capacités du sujet à effectuer telle ou telle tâche, qui peuvent varier en fonction, par exemple, de la quantité absorbée.

ANNEXE 6 : AVIS DU CNT SUR L'INSTALLATION DES ETHYLOTESTS ANTI-DEMARRAGE (EAD) ET LA PREVENTION DES ADDICTIONS EN TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

9 juin 2009

Le CNT, réuni en section permanente le 9 juin 2009,

sur rapport du groupe de travail présidé par Yves BONDUELLE, inspecteur général de l'Equipeement honoraire :

1. approuve l'ensemble des propositions du groupe de travail ci-jointes, tant sur l'installation de l'éthylotest anti-démarrage dans les véhicules de transport en commun que sur la promotion d'une politique globale de prévention des addictions en transport routier de voyageurs, en particulier pour ce qu'elle relève de la négociation collective;
2. s'accorde sur la nécessité d'équiper à terme l'ensemble du parc d'autocars et de faire coïncider les obligations d'installation et d'usage de ce nouvel outil à caractère préventif;
3. souligne que la promotion d'une politique de prévention des addictions et leurs effets, ainsi que les conséquences sociales que cela entraîne, doivent être pris en compte par les partenaires sociaux dans le cadre des négociations collectives et doivent s'accompagner d'une formation et d'un suivi à tous les niveaux, y compris au niveau local;
4. approuve le principe d'une expérimentation de la mesure avant toute généralisation et recommande une période d'évaluation d'au moins six mois afin de tirer les enseignements de cette expérimentation;
5. souhaite que les modèles de clauses pouvant être introduites par notes de service ou dans les règlements intérieurs, élaborées en concertation au sein du groupe, deviennent un cadre de référence tant en ce qui concerne la prévention des risques d'addictions que les modalités de mise en œuvre de l'EAD lui-même ;
6. accepte de contribuer au financement de l'expérimentation annoncée par le Ministre dès septembre 2009 auprès de quelques entreprises volontaires, en complément des autres moyens envisagés, notamment par le biais de la CNAM-TS et des CRAM, pour un montant maximum de 100 000 euros et un taux maximum global de participation inférieur ou égal à celui des co-financeurs du programme ;
7. rappelle que le transport scolaire peut également être effectué en véhicules n'excédant pas 9 places, conducteur compris, et demande que, dans ce cadre également, des actions de prévention des addictions soient menées ;
8. souhaite que ces mesures favorables à la sécurité fassent l'objet d'une initiative française en vue de leur généralisation dans les autres pays de l'Union Européenne.

PROPOSITIONS DU GROUPE DE TRAVAIL DU CNT
« Installation des EAD et prévention des addictions en transport routier de voyageurs »

adoptées à l'unanimité le 13 mai 2009

- Vu la décision du CISR du 13 février 2008 portant sur l'obligation d'équipement en éthylotests anti démarrage (EAD) des autocars de transport d'enfants,
- vu la saisine du CNT par la DGITM et la DSCR en date du 6 janvier 2009 portant sur les modalités d'application de cette mesure et sur la prévention des addictions dans le transport routier de voyageurs,

le groupe de travail propose :

A – SUR L'EAD TC

I - Un préalable mérite d'être réglé en premier lieu :

Il s'agit de la nécessaire consultation de la CNIL, compte tenu des capacités d'enregistrement et d'exploitation informatiques de l'EAD/TC tel que défini actuellement.

Sachant que le principe de la prévention dans les transports terrestres est inscrit dans l'article 12 de la LOTI, et sans préjuger du niveau des textes nécessaires, un recours à cette disposition législative apparaît d'ailleurs possible en cas de besoin.

2 - En tout état de cause, il est proposé de retenir les bases suivantes pour un EAD/TC :

- 1- Etendre le champ d'application à tous les véhicules de transport en commun (TC) neufs, obligatoirement équipés du chronotachygraphe, immatriculés à compter de la date la plus rapprochée envisageable compte tenu des délais de commande des véhicules. De ce fait sont exclus les véhicules de 9 places et moins, conducteur compris, et les véhicules de transport en commun (TC) affectés à des lignes de moins de 50 km, donc les autobus, sauf les services spéciaux scolaires.
- 2- Supprimer la possibilité d'enregistrement du taux d'alcool en cas de détection positive, mais renforcer l'invulnérabilité de l'appareil (vérifier en pareil cas que la traçabilité nécessaire de son utilisation ne pose pas de problème à la CNIL).
- 3- Faire coïncider les obligations d'équipement et d'usage, la séparation des deux n'apparaissant pas possible, sauf en vidant la mesure de son contenu, ou en reportant la mise en œuvre sur les seuls partenaires sociaux.
- 4- Caler au taux mesurable immédiatement inférieur au taux légal en vigueur le taux auquel l'EAD/TC se bloque, et temporiser à ½ heure le nécessaire recours à l'EAD en cas de redémarrage.

3- De plus, l'EAD doit être resitué dans un programme global de prévention des addictions dans les transports en commun, alors qu'actuellement seul le volet répressif existe (voir la loi du 5 mars 2007 et l'art. L 3421-1 du code de la santé publique).

L'EAD/TC ne serait qu'un outil parmi d'autres dans un effort de prévention et de dépistage et il deviendrait ainsi acceptable car l'amélioration de la prévention est indispensable. Celle-ci se trouve d'ailleurs largement engagée au niveau des autres modes de transport (cf exemple du dépistage à l'embauche en transport ferroviaire) ou des grandes entreprises.

4- Il conviendrait enfin de s'assurer d'éviter toute interférence entre le dispositif envisagé pour l'EAD/TC et celui prévu par le projet de loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (dit projet LOPPSI), décidé par le même CISR du 13 février 2008, actuellement

examiné par le Conseil d'Etat et qui prévoit de compléter l'article L 234-2 du code de la route par des dispositions instaurant un recours à l'EAD en tant que peine complémentaire en cas d'alcoolémie délictuelle.

B – SUR LA MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE DE PREVENTION

1– Améliorer la collecte et l'exploitation des statistiques routières :

Il est demandé à la DSCR :

- dans le bilan de la sécurité routière (ONISR) :
 - 1- d'isoler les conducteurs de TC présentant un taux délictuel (0,8g/l de sang et plus), actuellement confondus parmi les autres usagers de la route ;
 - 2- de distinguer par type d'usagers (et ainsi isoler les conducteurs de TC) les usagers impliqués dans les accidents mortels, qui ont fait l'objet d'un dépistage positif à la consommation de stupéfiants.
- de même, en ce qui concerne la visite du permis de conduire :
 - 3- de connaître le nombre d'inaptitudes déclarées ;
 - 4- de vérifier le nombre de permis D validés en France. Cela permettrait d'évaluer le nombre potentiel de visites.

2 – Elaborer une charte de prévention des risques au niveau de la branche

Le groupe propose :

- 1- d'inviter au niveau national les organisations professionnelles à se rapprocher de la CNAM – TS et de la DSCR pour élaborer une charte sur la prévention des risques qui traiterai notamment des addictions, alcoolisme et stupéfiants, à l'image de ce qui a été fait en transport routier de marchandises ;
- 2- d'appeler l'attention sur la nécessité d'une déclinaison paritaire et d'un suivi au niveau local d'un tel dispositif, compte tenu des caractéristiques du secteur constitué de nombreuses petites entreprises.

3 – Exploiter au mieux le double suivi médical pour ce type de risque, en respectant les spécificités des deux médecines d'aptitude et du travail :

Pour cela le groupe propose :

- 1- de rappeler à chacune des médecines (sous une forme à définir) qu'en ce qui concerne les addictions, il est possible de :
 - prescrire des contrôles plus poussés ;
 - fixer une périodicité plus courte (SMR) ;
 - recourir aux outils disponibles pour effectuer le dépistage le plus précoce possible.
- 2- d'établir un filtre à l'entrée dans la profession et rendre plus effectif le dépistage des addictions à ce stade.
 - a. Ce point de passage obligé, pour vérifier l'absence d'addictions, pourrait être la visite du travail à l'embauche, mais tout aussi bien la visite du permis de conduire, à condition qu'elle soit effectuée peu de temps avant l'entrée réelle dans la profession ou du changement d'entreprise.
 - b. Afin d'éviter d'orienter vers la profession des jeunes qui n'y seraient pas aptes : au moment de la formation professionnelle (CAP en lycée professionnel, formation en alternance), avancer l'exigence de la visite médicale d'embauche au moment de la passation du contrat avec l'entreprise (apprentissage, alternance, professionnalisation...).

- 3- Sachant que le médecin du travail est un rouage essentiel dans la chaîne de prévention, mais que, dans un secteur constitué de nombreuses petites entreprises, il est parfois isolé :
 - de mettre à sa disposition un référentiel de « bonnes pratiques » qui serait validé (par la Haute Autorité de santé, par exemple...). Cela permettrait de compléter sa connaissance de la problématique des addictions et de leur prévention (dépistage, surveillance renforcée des cas avérés...) et de faire l'inventaire des différents moyens à sa disposition (pluridisciplinarité) pour contribuer à une politique de prévention et de traitement des addictions, au mieux des intérêts du salarié en difficulté, comme de l'entreprise.
- 4- se doter d'outils pour évaluer les politiques engagées pour lutter contre les addictions : il serait bon que les services de santé au travail puissent disposer à l'avenir de statistiques sur les cas d'inaptitude, par cause et par profession.

4 –S'appuyer sur la formation professionnelle

Il conviendrait :

1. d'effectuer régulièrement l'actualisation des contenus pour tenir compte d'une part de l'évolution des comportements et des pratiques et d'autre part des progrès techniques. Cette mise à jour ne doit en aucun cas alourdir les programmes qui doivent se dérouler dans des contraintes de temps fixées.
2. de clarifier et d'uniformiser les messages. Sur ce point l'INRS, la MILDT, l'INPES sont sollicités pour fournir les messages les plus pertinents à faire passer au moment de la formation professionnelle.
3. d'impliquer également le personnel d'encadrement, ce qui assurera la globalité de la démarche de prévention et aura un effet d'entraînement et d'exemplarité.

5 – Faire appel à la négociation collective

Le groupe demande que l'attention des partenaires sociaux soit appelée, suivant ainsi les demandes des organisations syndicales, sur la nécessité :

- 1- de saisir la Commission mixte paritaire (CMP) ainsi que la Commission nationale paritaire pour l'emploi (CNPE) sur les conséquences de l'instauration de l'EAD.
 Cette saisine devra intervenir dès la parution de l'arrêté correspondant, modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes, ou de tout autre texte finalement retenu ;
- 2- plus largement : de mettre en place une réelle politique de prévention des addictions.
 Il est proposé d'instituer, dans le cadre conventionnel de la CCNTR, le principe d'un rendez-vous annuel en entreprise destiné à informer les conducteurs sur tous les risques induits par les différentes addictions, qui pourrait revêtir différentes formes (réunions avec les salariés, campagnes d'affichage, auditions d'intervenants extérieurs...), généralisant ainsi une pratique déjà en cours dans quelques entreprises.
 Il appartiendrait aux partenaires sociaux d'en examiner la formulation et la déclinaison possible.

C- SUR LA PRISE EN COMPTE DES ADDICTIONS ET DE L'EAD-TC DANS LE REGLEMENT INTERIEUR

Afin de concrétiser les réflexions, les membres du groupe restreint ont estimé nécessaire de réfléchir à des modèles de clauses aux motifs suivants :

- elles doivent permettre d'assurer la protection du salarié : un cadre de référence évite l'improvisation. Certains employeurs n'ont pas toutes les connaissances requises ;

- elles sont la meilleure réponse au problème bien que le règlement intérieur ne concerne pas les petites entreprises ;
- elles servent de repère pour le juge.

Les modèles de clauses retenus par le groupe sont les suivants :

Article « n » : Alcool et stupéfiants

Au regard des exigences en matière de sécurité et de maîtrise du comportement inhérent à l'activité de l'entreprise, l'introduction de toute boisson alcoolisée dans les locaux et tout lieu dépendant de l'entreprise est interdite.

Nous rappelons aussi que selon les articles L. 3421-1 du Code de la Santé Publique et 222-37 du code pénal, la détention et l'usage de stupéfiants sont formellement prohibés. En conséquence, leur usage et leur introduction dans l'entreprise sont interdits.

Outre que l'usage de stupéfiants et l'abus d'alcool peuvent être préjudiciables à la santé, être sous l'emprise de stupéfiants ou en état d'imprégnation alcoolique est incompatible avec la tenue d'un poste de travail où cet état mettrait en danger la santé et la vie du salarié ou d'un tiers. L'entreprise communique régulièrement sur ces dangers auprès des salariés notamment, les personnels de conduite, leur encadrement et les personnels des services techniques, les uns et les autres étant plus particulièrement concernés par les postes à risques.

Le code de la route prévoit des taux maximum d'alcool dans le sang. L'entreprise entend que ses salariés se conforment à ces prescriptions lorsqu'ils sont à leur poste de travail.

Article « m » : contrôle d'alcoolémie

Afin de garantir la sécurité des salariés, des clients transportés et des tiers, le chef d'entreprise ou l'un de ses représentants dont il aura communiqué la liste par note de service, pourra imposer le recours à un contrôle d'alcoolémie aux salariés occupés à l'exécution de certains travaux (notamment manipulation de produits dangereux) ou à la conduite de certains engins ou machines (notamment véhicules automobiles, autocars...) dans les cas où l'imprégnation alcoolique constitue un danger pour les intéressés ou leur environnement.

Ces contrôles d'alcoolémie pourront être réalisés :

- lorsque qu'un salarié occupé à des fonctions telles que décrites ci-dessus présenterait, par son comportement, des signes d'imprégnation alcoolique ;
- de manière inopinée afin de prévenir un danger, lorsque les salariés occupent des postes particulièrement dangereux.

Ces contrôles seront effectués de manière à garantir la confidentialité et la discrétion, assurant de ce fait le respect de la dignité et l'intimité de la personne.

Lors de ce contrôle, le salarié pourra se faire assister par un membre de l'entreprise de son choix, présent sur le site.

L'état d'ébriété sera apprécié en référence aux dispositions du code de la route.

Si le contrôle s'avère positif, le salarié pourra demander un contrôle contradictoire, aux frais de l'entreprise, auprès de... (à déterminer selon l'entreprise et le lieu). Ce contrôle contradictoire devra être réalisé dans les plus brefs délais. Dans l'attente du résultat contradictoire, le salarié est relevé de son poste.

Article « p » : Ethylotest Anti-Démarrage (EAD)

La réglementation impose, depuis le ... , sur tous les véhicules de transport en commun neufs et susceptibles d'effectuer des transports d'enfants, la présence d'un appareil de contrôle de l'alcoolémie empêchant le démarrage du véhicule en cas de test positif.

Cet appareil, EAD, est conçu comme un instrument de prévention mais dont la présence impose des règles d'usage et de comportement :

- *Obligation d'usage de l'EAD*

Dès qu'un véhicule est équipé de ce dispositif, son utilisation est obligatoire quelque soit le type de service effectué (transport d'enfants ou autres).

Ne pas utiliser ou contourner son utilisation, soit en débrayant le système sans ordre formel ou en dehors de tout danger immédiat, soit en usant de subterfuges pour ne pas souffler soi-même ou pour en altérer le résultat, sera considéré comme comportement fautif passible de sanctions pouvant mener jusqu'au licenciement.

- *Embouts*

Pour utiliser l'EAD dans de bonnes conditions d'hygiène, l'entreprise fournit des embouts aux salariés amenés à conduire un véhicule de transport en commun. Chacun doit toujours avoir avec lui un embout et dans le cas contraire en demander un immédiatement à son responsable. Dans tous les cas, l'absence d'embout ne pourra être considérée comme une cause légitime au débrayage du système sans accord formel.

- *Attitude à tenir en cas de blocage par l'EAD*

Si après utilisation de l'EAD, le véhicule ne démarre pas, il peut s'agir soit d'un cas d'alcoolémie positif soit d'un dysfonctionnement du système mais quoiqu'il en soit le salarié ne peut décider seul de démarrer le véhicule en débrayant l'EAD.

Il doit immédiatement prévenir un responsable (parmi ceux désignés par l'entreprise). Ce responsable lui demandera d'effectuer un test d'alcoolémie tel que décrit à l'article « m ». A l'issue de ce test s'il s'avère négatif, le responsable neutralisera l'EAD ou procédera à un changement de véhicule.

En tout état de cause, si les circonstances ne permettent pas l'intervention d'un responsable dans des délais compatibles avec les contraintes du service (à déterminer dans chaque entreprise), le conducteur sera également tenu de le prévenir immédiatement. A l'issue d'une durée programmée de dix minutes, il réalisera un nouvel essai afin de pallier le cas échéant un éventuel dysfonctionnement de l'appareil ou l'incidence de facteurs externes

(ex : utilisation de produits d'entretien alcoolisés)

Si, lors de ce deuxième essai, le test reste positif, le conducteur ne devra en aucun cas débrayer l'EAD mais attendre les instructions d'un responsable de l'entreprise.

L'EAD est un moyen de prévention et non de contrôle tel que prévu à l'article « m », donc les éventuelles conséquences de son usage (blocage du véhicule) ne peuvent donner lieu à sanction. En revanche, il peut donner lieu à la mise en œuvre de la procédure prévue à l'article « m ».

ANNEXE 7 : CIRCULAIRE INTERMINISTERIELLE DU 23/3/1995 - NOTE DE SERVICE EN DU 22/3/1996

1 - Circulaire interministérielle n° 95-071 du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires

(JO du 4 mai 1995)

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'éducation nationale, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, le ministre de l'agriculture et de la pêche et le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche

à

Mesdames et Messieurs les recteurs d'académie, Mesdames et Messieurs les préfets des départements, Mesdames et Messieurs les directeurs régionaux de l'agriculture et de la forêt, Monsieur le directeur de l'Académie de Paris, Mesdames et Messieurs les inspecteurs d'académie, directeurs des services départementaux de l'éducation nationale, Messieurs les directeurs départementaux de l'équipement.

Nécessité géographique et sociale, les transports scolaires concernent, chaque jour, quatre millions d'élèves. Mais les trajets impliquent des journées plus longues et provoquent une fatigue qui n'est pas sans incidence sur les résultats scolaires.

Les transports scolaires sont des services réguliers, publics (art. 29 de la loi du 22 juillet 1983), et l'organisation des circuits doit répondre à l'intérêt des élèves, même si elle ne peut négliger les contraintes matérielles, techniques et économiques.

La recherche de conditions plus favorables quant au mode de transport, à l'accueil, aux attentes et à l'organisation d'activités adaptées doit permettre de réduire et de mieux utiliser le temps du trajet.

Bien qu'étant une compétence décentralisée, les transports scolaires demeurent une préoccupation de l'Etat, qui se doit de contribuer, en particulier grâce au développement de la concertation, à l'amélioration de leur organisation, de leur sécurité et de leur qualité.

I.- Nécessité d'une concertation accrue pour améliorer l'organisation, la sécurité et la qualité des transports scolaires

I. - A.- Concertation et coopération

Les lois de décentralisation ont attribué, en dehors de la région d'Ile-de-France où l'Etat demeure responsable, aux départements et autorités organisatrices des transports urbains la compétence d'organisation et de financement des transports scolaires. Ces autorités peuvent confier par convention à des organisateurs secondaires, notamment à des communes ou à des syndicats de communes, l'organisation des transports scolaires.

Il ressort d'études menées en la matière (rapports du Conseil national des transports, d'une part, de l'inspection générale de l'administration de l'éducation nationale et du Conseil général des ponts et chaussées, d'autre part) que l'amélioration des transports scolaires nécessite une concertation plus développée entre les différents acteurs présidents de Conseils généraux, autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, transporteurs, inspecteurs d'académie, directeurs des services départementaux de l'éducation nationale, chefs d'établissement, directeurs d'école et associations de parents d'élèves.

A cette fin, il convient de mieux connaître les besoins, de mieux tenir compte des réalités locales et du rythme de vie des enfants, de réduire au minimum la durée des transports et d'assurer une meilleure sécurité aux points d'arrêt.

Pour permettre la réalisation de ces objectifs, la concertation et la coopération doivent être développées à tous les niveaux :

au niveau départemental, les inspecteurs d'académie, directeurs des services départementaux de l'éducation nationale entretiennent les relations régulières avec les services organisateurs des transports. Ils prennent nécessairement contact avec ces derniers lors de la préparation des mesures de carte scolaire ainsi que, pour le premier degré, des décisions d'aménagement du temps scolaire et de modification des horaires d'entrée et de sortie des écoles maternelles et élémentaires ;

en outre, sous l'autorité des inspecteurs d'académie, directeurs des services départementaux de l'éducation nationale, les inspecteurs de l'éducation nationale, chargés de circonscription, informés par les chefs d'établissement et les directeurs d'école, communiquent aux organisateurs tous renseignements pratiques qui pourraient leur être nécessaires, notamment les prévisions d'effectifs d'élèves concernés par les transports scolaires. Ils leur font part des observations et des propositions éventuelles des Conseils d'administration des lycées et collèges et des Conseils d'école ;

Les décisions et prévisions évoquées aux deux paragraphes précédents sont fournies aux organisateurs dès que possible dans l'année scolaire, et, en tout état de cause, dans des délais autorisant la mise en œuvre des procédures instaurées par la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (titre III chapitre IV), modifiée par la loi n° 94-679 du 8 août 1994 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier (art. 70) ;

les services de l'éducation nationale collaborent avec les organisateurs des transports scolaires afin de définir les circuits et les modes de transport (autocar, minibus...) les mieux adaptés aux réalités locales (milieu rural, zones de montagne...) de manière à respecter le rythme de vie des enfants ;

dans le second degré, les chefs d'établissement harmonisent, autant que possible, les horaires d'enseignement, les communiquent aux autorités organisatrices et, en tant que de besoin, se concertent avec elles afin de réduire le temps de transport. Ils se préoccupent des transitions du temps scolaire au temps de transport. Ils prennent les mesures nécessaires en fonction de l'âge des élèves et de la diversité des modes de transport utilisés (bicyclettes, cyclomoteurs, voitures) à la bonne organisation des mouvements d'élèves à l'intérieur de l'établissement au moment de la sortie des cours ;

les chefs d'établissement et les directeurs d'école se rapprochent des services compétents des communes afin de rechercher les moyens permettant d'effectuer, dans des conditions optimales de sécurité, l'entrée et la sortie des élèves, leur descente et leur montée dans les transports ainsi que l'attente devant les établissements scolaires. Ainsi, ils proposent aux maires, investis des pouvoirs de police et de gestion de la voirie communale, de prendre les mesures appropriées en vue d'améliorer les conditions de circulation et de stationnement aux abords des écoles et des établissements scolaires ;

les chefs d'établissement et les inspecteurs de l'éducation nationale veillent à établir une bonne communication avec les responsables du service des transports afin qu'ils puissent s'informer mutuellement des divers incidents et aléas pouvant survenir au cours de l'année scolaire.

I. - B. - Rôle du Conseil de l'éducation nationale institué dans le département (C.D. E. N.)

L'article 29 de la loi du 22 juillet 1983 prévoit que les départements, qui ont la charge des transports scolaires, consultent les Conseils départementaux de l'éducation nationale. Le décret n° 85-895 du 21 août 1985 relatif à la mise en place de ces Conseils précise qu'au titre des compétences du département ils sont consultés sur "l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires".

Ce thème est donc inscrit à l'ordre du jour par le président du Conseil général, conformément aux dispositions du décret précité. Il est souhaitable que les représentants des prestataires de transport soient invités, en tant qu'experts, lors des débats sur les transports scolaires, sur les modifications des horaires de fonctionnement des établissements et sur les aménagements du temps scolaire.

Le C.D.E.N. constitue, en effet, un lieu de concertation privilégié où les difficultés rencontrées en la matière par les différents acteurs peuvent faire l'objet d'un examen approfondi. L'inspecteur d'académie, directeur des services départementaux de l'éducation nationale, qui a préalablement communiqué toutes les informations utiles au Conseil général en vue de la mise en place des circuits pour l'année scolaire suivante, examine ceux-ci au regard de l'intérêt des élèves. Le cas échéant, il fait connaître au Conseil général ses observations sur le schéma d'organisation des transports scolaires.

II.- Actions en faveur de la sécurité et de la qualité éducative des transports

II. - A. - Education à la sécurité

L'éducation à la sécurité, relative aux règles de sécurité routière, est une obligation prévue par la loi du 26 juillet 1957 et le décret n° 93-204 du 12 février 1993. Elle est inscrite dans les programmes des écoles et des collèges et explicitée sur ce point par les circulaires du 25 septembre 1987

"Sécurité et protection des élèves dans les écoles" ;

"Education et sécurité routière dans les écoles maternelles et les écoles élémentaires" ;

"Enseignement des règles de la sécurité routière au collège".

Pour sa mise en œuvre, les actions proposées par les enseignants peuvent s'inscrire dans les campagnes existantes et s'appuyer sur les documentations variées émanant aussi bien du réseau du Centre national de documentation pédagogique que des diverses associations spécialisées. Cet apprentissage peut également faire l'objet d'un projet d'actions éducatives s'intégrant dans le projet d'école ou d'établissement.

A cet effet, les différents partenaires peuvent être consultés et utilement associés aux actions qui sont menées. Ainsi, les enseignants peuvent faire appel à des agents des administrations compétentes en matière de sécurité routière ou à des membres d'associations intervenant dans le même domaine, et plus particulièrement celles spécialisées en matière de transports scolaires. En outre, les autres partenaires concernés (collectivités locales, associations de parents d'élèves, délégués départementaux de l'éducation nationale...) peuvent également être sollicités.

II. - B. - Promouvoir la sécurité et la qualité des transports

De meilleures relations humaines et une meilleure qualité de vie dans les transports doivent être recherchées.

Si l'amélioration des comportements sociaux des élèves peut faire l'objet d'une sensibilisation particulière par le biais de l'enseignement d'éducation civique, elle peut également s'inscrire dans une démarche contractuelle où l'élève se sent responsabilisé dans ses actes et dans leurs conséquences

Une meilleure organisation des transports, tenant compte des impératifs posés notamment par l'âge des élèves, peut permettre d'accentuer la recherche de qualité des transports. Pour les plus jeunes élèves, en particulier, il est préconisé de prévoir la présence d'accompagnateurs. En tout état de cause, la sécurité des élèves doit être permanente et l'organisateur en est responsable.

II. - C.- Améliorer la formation

L'éducation à la sécurité ainsi que les attitudes nouvelles de relation et d'animation font l'objet d'une formation.

L'attention des directeurs des instituts universitaires de formation des maîtres (I.U.F.M.) est appelée sur l'importance de l'éducation à la sécurité routière et sur l'utilité d'y sensibiliser les futurs enseignants.

Les plans académiques et départementaux de formation continue prévoient des actions comportant un volet Sécurité routière, ouvertes aux enseignants ainsi qu'à d'autres personnels concernés. Les correspondants académiques et départementaux à la sécurité contribuent largement à ces diverses actions. Ils peuvent également faire appel à des associations spécialisées.

Les journées pédagogiques et autres rencontres professionnelles peuvent, en partie, servir de cadre à des réflexions et des propositions visant à améliorer l'éducation à la sécurité.

La sensibilisation des conducteurs de car aux caractéristiques des publics scolaires doit faire l'objet d'une attention particulière. Les personnels de l'éducation nationale apportent leur concours, en tant que de besoin, aux actions de formation de ces conducteurs organisées par les autorités organisatrices ou par les transporteurs.

Le transport scolaire, service public, mais aussi phénomène social et économique, a atteint un développement important. Au cœur de la problématique d'aménagement du territoire, il requiert de la part de tous les partenaires concernés un effort soutenu de concertation afin de garantir une organisation, une sécurité et une qualité conçues au service des élèves.

Les destinataires de la présente circulaire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application et d'une large diffusion de ces dispositions.

le ministre de l'éducation nationale,
FRANÇOIS BAYROU

*Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur
et de l'aménagement du territoire*
CHARLES PASQUA

*Le ministre de l'équipement, des transports
et du tourisme,*
BERNARD BOSSON

Le ministre de l'agriculture et de la pêche
JEAN PUECH

Le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche,
FRANÇOIS FILLON

2 - Note de service n° 96-093 du 22 mars 1996 du ministère de l'Éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche relative à la concertation pour l'amélioration des transports scolaires

Texte adressé aux recteurs, au directeur de l'académie de Paris, aux inspecteurs d'académie, directeurs des services départementaux de l'éducation nationale

La circulaire interministérielle n° 95-071 du 23 mars 1995 (BO n° 20 du 18 mai 1995) trace le cadre des actions à mener pour l'amélioration des transports scolaires. L'accent y est mis sur la concertation entre les services déconcentrés de l'éducation nationale et les départements ou les autorités organisatrices des transports urbains, avec la participation des autres acteurs concernés : parents d'élèves, chefs d'établissement et directeurs d'école, transporteurs.

Le texte rappelle le rôle du Conseil de l'éducation nationale institué dans le département (CDEN) qui est consulté sur l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires. Cette instance constitue un lieu de concertation efficace lorsque ses travaux ont fait, en temps utile, l'objet d'une préparation approfondie à laquelle vous contribuez largement.

Les modifications de la carte scolaire ont, en effet, des incidences directes sur l'organisation des circuits de transports scolaires, qu'il s'agisse de l'ouverture ou de la fermeture d'écoles, de la mise en place de regroupements pédagogiques intercommunaux à classes dispersées (RPID) ou concentrés (RPIC) ou bien, pour ce qui concerne le second degré, de modification des secteurs scolaires ou de structures pédagogiques. Il en est de même des aménagements du temps scolaire portant sur le nombre de jours de classe ou sur les horaires d'entrée et de sortie des élèves.

Chaque fois qu'un projet d'opération implique une modification, même limitée, d'un ou de plusieurs circuits de transports scolaires, vous veillerez à engager avec le Conseil général le dialogue nécessaire, car il importe que les autorités organisatrices des transports scolaires aient, dès que possible, connaissance des changements envisagés et puissent émettre un avis et formuler des propositions.

Les décisions devront être transmises au Conseil général très rapidement car il est indispensable que les services organisateurs des transports scolaires disposent de délais convenables pour négocier avec les transporteurs les modifications nécessaires des contrats.

Afin de faciliter la régularité des relations avec le Conseil général, il est souhaité que vous désigniez dans vos services un correspondant pour les transports scolaires, interlocuteur permanent du Conseil général en ce domaine. Des contacts réguliers avec le Conseil général doivent contribuer à obtenir, si besoin est, une amélioration du parc des cars scolaires et une adaptation des conducteurs aux caractéristiques du public transporté, ainsi que toute mesure visant à faciliter l'utilisation des transports scolaires par les élèves.

*

Bien que situés hors du temps scolaire, les transports sont un moment de la vie de l'élève requièrent donc toute votre attention au titre d'une prise en considération globale des enfants. La concertation régulière avec le président du Conseil général et ses services est donc d'une particulière importance et il importe que vous veilliez à ce qu'elle se déroule dans des conditions satisfaisantes.

Pour le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche et par délégation,

Le directeur des écoles : Marcel DUHAMEL

Pour le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche et par délégation,

Le directeur des lycées et collèges : Alain BOISSINOT

ANNEXE 8 : LE REGLEMENT DEPARTEMENTAL DES TRANSPORTS : INITIATIVE DU C.G. D'EURE ET LOIR

REGLEMENT DEPARTEMENTAL DES TRANSPORTS

En exécution notamment des dispositions :

- de la loi n° 82 213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- de la loi n° 82 1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.) ;
- de la loi n° 83 663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83 8 du 7 janvier 1983 relative au transfert et à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat ;
- du décret n° 84 322 du 3 mai 1984 relatif aux conventions entre les organisateurs de transports scolaires et les entreprises de transport ;
- du décret n° 84 478 du 19 juin 1984 fixant les conditions d'application de l'article 29 de la loi n° 83 663 du 22 juillet 1983 en ce qui concerne le transport des élèves et étudiants gravement handicapés ;
- du décret n° 85 891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ;
- du décret n° 88 483 du 27 avril 1988 abrogeant l'article 1^{er} du décret n° 84 322 ;
- des articles L 213-11 et suivants et R 213-3 et suivants du Code de l'Education – section II transports scolaires ;
- de la Charte des transports adoptée en février 1987 et de son additif adopté en juin 1989 par le département.

OBJET DU PRESENT REGLEMENT

Conformément à l'article 29 de la L.O.T.I., le département d'Eure-et-Loir est organisateur de droit des transports interurbains (lignes régulières ordinaires et lignes desservant les établissements scolaires à titre principal). La loi l'autorise à déléguer ses compétences d'organisation en matière de transport scolaire et le présent règlement constitue une base de référence réglementaire pour tous les intervenants en matière de transport scolaire.

Ce règlement a donc pour objet :

- 1) de définir clairement les bénéficiaires et les conditions à remplir pour bénéficier d'une subvention de transport
- 2) de définir les conditions de création et d'attribution des services routiers réguliers assurant, à titre principal à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignements
- 3) de définir la participation financière du département et de déterminer les modalités de recouvrement de la contribution financière éventuelle des familles, aux frais engagés pour l'exécution de ces transports
- 4) d'assurer la discipline et la bonne tenue des élèves à la montée, à la descente et à l'intérieur des véhicules affectés à ces services et de prévenir les accidents

Modification du règlement le :

20 octobre 2003

11 juin 2007

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 – CONDITIONS DU SUBVENTIONNEMENT DES BENEFICIAIRES

- Article 1.1 : les bénéficiaires
- Article 1.2 : conditions de distance
- Article 1.3 : conditions liées à l'établissement scolaire
- Article 1.4 : conditions liées à l'organisation des services de transport
- Article 1.5 : gardes alternées
- Article 1.6 : transport vers la cantine le midi
- Article 1.7 : non respect des conditions des articles 1 à 4
- Article 1.8 : dérogations

CHAPITRE 2 – ORGANISATION DES SERVICES DESSERVANT LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES, A L'INTENTION DES ELEVES, A TITRE PRINCIPAL

- Article 2.1 : les organisateurs secondaires
- Article 2.2 : création de services
- Article 2.3 : objet du service
- Article 2.4 : contenu des projets de création de services
- Article 2.5 : autorisation de création de service
- Article 2.6 : procédure d'attribution des services
- Article 2.7 : modification, fermeture de service
- Article 2.8 : droits et obligations des parties
- Article 2.9 : services intéressant un ou plusieurs départements
- Article 2.10 : tarification du transport des non scolaires
- Article 2.11 : accompagnement pour les élèves de maternelle
- Article 2.12 : sécurité en cas de perturbation
- Article 2.13 : plan départemental des transports

CHAPITRE 3 – LE FINANCEMENT

- Article 3.1 : participation du Conseil général, de l'AO 2 et des familles
- Article 3.2 : versement des participations
- Article 3.3 : aide à l'investissement

CHAPITRE 4 – DISCIPLINE ET SECURITE

- Article 4.1 : titres de transport
- Article 4.2 : montée, descente
- Article 4.3 : attitude dans l'autocar
- Article 4.4 : rangement des sacs, serviettes...
- Article 4.5 : élèves de maternelle
- Article 4.6 : indiscipline
- Article 4.7 : mesures disciplinaires
- Article 4.8 : dégradation d'un véhicule causée par un élève
- Article 4.9 : information des organisateurs secondaires et des familles

CHAPITRE 1 : CONDITIONS DU SUBVENTIONNEMENT DES BENEFICIAIRES

Les articles 1.1 à 1.5 définissent les conditions qui doivent être respectées pour que les élèves puissent bénéficier d'une aide du département d'Eure et Loir.

ARTICLE 1.1 – LES BENEFICIAIRES

Sont concernés :

. les élèves ½ pensionnaires ou internes dont les parents ou tuteur légal ou eux-mêmes s'ils sont majeurs sont domiciliés dans le département d'EURE ET LOIR, fréquentant :

- une classe de maternelle
- une classe élémentaire (du CP au CM 2)
- une classe du 1^{er} cycle du secondaire (de la 6^{ème} à la 3^{ème}) dans un établissement public ou privé sous contrat avec l'Etat
- une classe du 2^{ème} cycle du secondaire (de la seconde à la terminale) dans un établissement public ou privé sous contrat avec l'Etat
- une classe d'enseignement professionnel relevant de la tutelle du Ministère de l'Education Nationale ou de l'Agriculture
- une classe préparatoire à l'apprentissage
- une classe d'intégration scolaire (C.L.I.S.), une section d'enseignement général et professionnel adapté (S.E.G.P.A.)

. les élèves et étudiants gravement handicapés (taux égal ou supérieur à 80 % de handicap sans autre condition et égal ou supérieur à 50 % pour les élèves fréquentant un établissement scolaire ordinaire bénéficiant d'une rééducation ou de soins au titre de l'éducation spéciale) dont les parents ou tuteur légal ou eux-mêmes s'ils sont majeurs sont domiciliés dans le département d'EURE ET LOIR

. les correspondants étrangers d'élèves subventionnés :

- séjour de moins de 15 jours : transport gratuit avec autorisation de transport
- séjour de plus de 15 jours : titre de transport normal (20 % à la charge de la famille d'accueil)

Sont exclus du bénéfice de la subvention départementale les élèves renvoyés de leur établissement scolaire ou du transport par route ou rail.

Le changement de régime (d'interne en ½ pensionnaire) sera autorisé par la direction des transports jusqu'aux vacances de la Toussaint.

ARTICLE 1.2 – CONDITION DE DISTANCE

- communes situées dans un PTU (périmètre de transports urbains)
le département n'est pas organisateur de droit des trajets entièrement inclus dans un PTU. C'est l'autorité urbaine, à moins qu'elle n'ait délégué sa compétence, qui est organisatrice de droit et qui subventionne ou non.
- communes hors P.T.U.
La distance doit être supérieure à 3 kilomètres entre le domicile légal des parents ou celui de l'élève majeur et l'établissement fréquenté. Cette distance n'est pas appliquée pour les regroupements pédagogiques.

Ces conditions de distance et d'appartenance à un PTU s'appliquent à tous les élèves, exception faite des élèves de CLIS et élèves et étudiants gravement handicapés.

ARTICLE 1.3 – CONDITIONS LIEES A L'ETABLISSEMENT SCOLAIRE

L'élève est entièrement libre du choix du statut (public ou privé) de l'établissement fréquenté. Mais une fois ce choix effectué, les règles suivantes doivent être respectées.

A – ENSEIGNEMENT PRIMAIRE

L'élève doit fréquenter l'école primaire (maternelle ou élémentaire) de sa commune ou celle définie au sein d'un regroupement pédagogique.

B – ENSEIGNEMENT DU PREMIER CYCLE DU SECOND DEGRE (collèges)

L'élève doit être scolarisé au collège de son secteur ou au collège privé sous contrat le plus proche de son domicile.

Les dérogations accordées par l'Inspection d'Académie pour les orientations consécutives au choix de la 1^{ère} langue, d'une classe bilingue, d'options facultatives ou d'options technologiques permettent le subventionnement des élèves concernés.

C – ENSEIGNEMENT DU DEUXIEME CYCLE DU SECOND DEGRE (lycées – LEP)

L'élève doit fréquenter le lycée le plus proche de son domicile.

Les dérogations accordées par l'Inspection d'Académie définies au paragraphe précédent sont également applicables à ce cycle.

D – ETABLISSEMENTS SCOLAIRES HORS DEPARTEMENT

Le Conseil Général d'Eure et Loir subventionne le transport des élèves fréquentant des établissements hors département, dans les cas suivants :

- l'établissement fréquenté est celui correspondant à la carte scolaire
- l'établissement fréquenté pour l'enseignement suivi est le plus proche du domicile

Tout élève qui, par convenance personnelle, choisirait de fréquenter un établissement ne répondant pas aux conditions précédentes, se verrait exclu de tout bénéfice même partiel à la prise en charge de ses frais de transport.

ARTICLE 1.4 – CONDITIONS LIEES A L'ORGANISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

A – SUR LES CIRCUITS DESSERVANT LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES A TITRE PRINCIPAL (circuits spéciaux organisés par les communes, syndicats de communes, communautés de communes, établissements scolaires ou associations de parents)

Les élèves sont tenus d'emprunter les autocars effectuant le transport vers leur établissement scolaire, en se rendant au point de montée le plus proche de leur domicile.

B – SUR LIGNES REGULIERES ROUTIERES ET FERROVIAIRES

En l'absence des circuits définis ci-dessus, dès le mois de juin, les élèves doivent compléter les fiches de demandes de subvention délivrées par le Conseil général pour les élèves déjà subventionnés l'année passée ou par les établissements scolaires qu'ils vont fréquenter et les retourner accompagnées des pièces demandées à la direction des transports du Conseil général.

Ensuite, les dossiers acceptés parviennent aux transporteurs routiers et à la S.N.C.F. qui délivrent alors les titres de transport scolaire.

C – EN L’ABSENCE DE TRANSPORTS REGULIERS OU DE CIRCUITS DESSERVANT LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES A TITRE PRINCIPAL

Les élèves ne disposant pas des moyens de transport évoqués au § B ci-dessus peuvent prétendre à une aide pour le transport par véhicule particulier sur une base tarifaire kilométrique définie à l’article 3.1.

La distance prise en compte pour le calcul de l’aide correspond :

- au trajet le plus court entre le domicile légal des parents et l’établissement scolaire (s’il est supérieur à 3 km) à raison d’un aller retour par jour pour les ½ pensionnaires et d’un aller retour par semaine pour les internes
- au trajet le plus court entre le domicile et le point de montée de ligne car ou rail (s’il est supérieur à 3 km) à raison d’un aller retour par jour pour les ½ pensionnaires et d’un aller retour par semaine pour les internes

D – EN CAS DE SERVICES SPECIFIQUES pour les élèves de CLIS, de SEGPA ou handicapés

Le département met en place chaque année pour la rentrée de septembre et éventuellement en janvier un transport spécifique pour le transport des élèves de CLIS, de SEGPA (en cas d’absence de transport en commun) ou handicapés (en cas de transport en commun non accessible).

En dehors de celui-ci, les familles pourront prétendre :

- soit à une aide pour le transport effectué par les parents
- soit au remboursement des frais de taxi engagés par les parents

ARTICLE 1.5 – GARDES ALTERNEES

En cas de garde alternée, si les règles tarifaires des transporteurs le permettent, la subvention s’appliquera sur les deux trajets.

ARTICLE 1.6 – TRANSPORT VERS LA CANTINE LE MIDI

Le transport effectué par les organisateurs secondaires le midi vers la cantine est subventionné pour les élèves déjà subventionnés le matin.

ARTICLE 1.7 – NON RESPECT DES CONDITIONS DES ARTICLES 1.1 à 1.4

Le non respect de l’une des conditions énumérées aux articles 1.1 à 1.4 ci-dessus entraîne la suppression du droit à subvention.

ARTICLE 1.8 – DEROGATIONS

Le département se réserve le droit de déroger aux règles définies précédemment pour tenir compte de situations particulières et notamment chaque fois que la solution susceptible d’être mise en œuvre se révélera moins onéreuse.

CHAPITRE II : ORGANISATION DES SERVICES DESSERVANT DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES, A L'INTENTION DES ELEVES A TITRE PRINCIPAL

ARTICLE 2.1 – LES ORGANISATEURS SECONDAIRES

Conformément à l'article L 213-12 du Code de l'éducation, sont retenus, dans le département d'Eure-et-Loir :

- les communes,
- les groupements de communes,
- les syndicats mixtes,
- les établissements d'enseignement,
- les associations de parents d'élèves,
- les associations familiales,
- les communautés de communes

en qualité d'organismes secondaires qu'ils soient constitués en régie ou non, dès lors que ceux-ci ont signé une convention de délégation avec le département qu'ils soient subventionnés ou non.

Toute nouvelle création devra faire l'objet d'une demande auprès du Conseil général en présentant tous les justificatifs nécessaires tels que :

- qualité de l'organisateur,
- établissement à desservir,
- nombre d'élèves concernés,
- nombre de circuits envisagés,
- type de transport choisi (régie ou transporteur privé),

A cet effet, un imprimé type est à la disposition des demandeurs. Cette création fera obligatoirement l'objet d'une convention de délégation entre le département et le nouvel organisateur.

Toute cessation d'activité d'un organisateur secondaire devra faire l'objet d'un accord préalable du département. Les conditions de cessation seront alors fixées en concertation entre les deux parties et le transporteur s'il y a lieu.

ARTICLE 2.2 – CREATION DE SERVICES

Dans le cadre du schéma départemental des transports, les services réguliers assurant, à titre principal à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement sont créés dès lors qu'il n'existe pas de service régulier classique susceptible de desservir les établissements, au moyen soit d'aménagement d'horaires ou d'itinéraires, soit de véhicules de doublage ou de la mise en œuvre de fréquences supplémentaires.

Ne seront pas créés des services dont l'effectif à transporter est égal ou inférieur à 6 élèves. Cette condition est assortie d'une justification d'une évolution croissante ou stabilisée du nombre des bénéficiaires et sur cinq ans.

ARTICLE 2.3 – OBJET DU SERVICE

Les services visés à l'article 2.2 ne peuvent transporter que des élèves qu'ils soient subventionnés ou non et le personnel affecté à leur surveillance pendant le trajet, entre les points d'arrêt et le ou les établissements d'enseignement desservis.

Toutefois, sur le même parcours, dans la limite des places disponibles et après autorisation du Président du Conseil général, peuvent être admis et transportés à leurs frais, des voyageurs n'ayant pas la qualité d'élèves, la recette correspondante étant alors déduite du montant subventionnable. La tarification est définie à l'article 2.10 du présent règlement.

ARTICLE 2.4 – CONTENU DES PROJETS DE CREATION DE SERVICES

Les projets de création de services réguliers routiers assurant, à titre principal à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement seront clairement définis par les organisateurs secondaires et présentés au Conseil général. Ils comporteront les conditions générales d'exécution et notamment :

- les établissements scolaires à desservir,
- l'itinéraire à suivre,
- les points d'arrêt,
- les distances séparant les points d'arrêt depuis le départ,
- les horaires de passage,
- le nombre d'élèves montant ou descendant,
- le nombre d'élèves total transportés ainsi que les élèves non subventionnables, eu égard aux conditions de distance,
- le kilométrage total de chaque circuit avec les kilomètres à vide et en charge.

L'organisation des circuits la plus économique et la plus rationnelle et respectant les règles de sécurité doit être recherchée. En particulier, la durée du transport ne doit pas dépasser 1 h 30 par jour.

ARTICLE 2.5 – AUTORISATION DE CREATION DE SERVICE

Les projets de création de services définis à l'article 2.2 ci-dessus, seront soumis au Conseil général qui après examen délivrera ou non l'autorisation de création des services.

Les projets comportant des circuits effectuant du porte à porte (moins de 500 m entre 2 arrêts) ou des marches arrière ou des demi tours dans des emplacements privés seront systématiquement refusés.

Les points d'arrêts devront être strictement limités au minimum nécessaire car ce sont les endroits où se produisent statistiquement la plupart des accidents.

ARTICLE 2.6 – PROCEDURE D'ATTRIBUTION DES SERVICES

Les projets de création de ces services peuvent faire l'objet :

- d'une attribution de droit à l'organisateur secondaire constitué en régie
- d'une procédure respectant le Code des marchés publics si l'organisateur secondaire fait appel à un transporteur

ARTICLE 2.7 – MODIFICATION – FERMETURE DE SERVICE

Modification :

- Les modifications de service n'ayant pas d'incidence financière font l'objet d'une information auprès du Conseil général.
- Les modifications de service comportant une incidence financière sont soumises à l'agrément du Conseil général. Ce dernier délivre alors son agrément et les modifications font l'objet d'un avenant entre l'organisateur secondaire et le transporteur.

Fermeture :

La fermeture de service peut être prononcée en cas de :

- fermeture d'établissement
- effectif égal ou inférieur à 6 élèves

ARTICLE 2.8 – DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

Les droits et obligations de l'organisateur et du titulaire du service sont déterminés par un cahier des charges conforme à un modèle défini par le Conseil général.

ARTICLE 2.9 – SERVICES INTERESSANT UN OU PLUSIEURS DEPARTEMENTS

Lorsque le service intéresse plusieurs départements, la décision d'autorisation visée à l'article 2.5 est prise par le Président du Conseil général du département d'Eure-et-Loir assorti d'une convention entre les départements concernés et l'organisateur secondaire.

ARTICLE 2.10 – TARIFICATION DU TRANSPORT DES NON SCOLAIRES

Le Président du Conseil général fixe le tarif d'application kilométrique sur la base duquel est perçu le prix du transport des personnes n'ayant pas la qualité d'élèves, admis dans les conditions prévues à l'article 2.3 ci-dessus. Ce tarif est identique à celui pratiqué sur les lignes du réseau départemental Transbeauce.

ARTICLE 2.11 – ACCOMPAGNEMENT POUR LES ELEVES DE MATERNELLE

Une obligation d'accompagnement pour les élèves de maternelle est faite aux organisateurs secondaires à compter du 1^{er} septembre 2008.

Cette prestation n'ouvrira pas droit à une subvention du Conseil général.

Sans la présence d'accompagnateur, le transport de ces élèves ne sera pas autorisé par le département.

ARTICLE 2.12 – SECURITE EN CAS DE PERTURBATION

En cas de situation perturbée, l'organisateur de second rang prendra toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des élèves. Il doit en rendre compte aussitôt au département.

ARTICLE 2.13 – PLAN DEPARTEMENTAL DES TRANSPORTS

Les services régulièrement créés en application du présent règlement sont portés sur le plan de transport du département.

CHAPITRE III

LE FINANCEMENT

ARTICLE 3.1 – PARTICIPATION DU CONSEIL GENERAL, DE L'ORGANISATEUR DE SECOND RANG ET DES FAMILLES

Sous réserve de remplir les conditions du chapitre I, la participation financière du département pour le subventionnement des transports scolaires s'établit ainsi :

Cas des transports collectifs

Les élèves bénéficient d'une subvention correspondant à 80% de la dépense qu'ils soient internes ou ½ pensionnaires

sur ligne routière régulière ou sur lignes S.N.C.F. dans le cas où le département a passé une convention avec les divers transporteurs, les familles acquittent une participation égale à 20% du prix des billets pour une période donnée

sans convention, les familles feront l'avance des frais et le département remboursera à celles-ci la part correspondant à la subvention de 80 %

sur ligne desservant les établissements scolaires à titre principal, trois cas peuvent se présenter :

- 1^{er} cas – l'organisateur secondaire prend en charge les 20% restant et les familles ne paient rien.
- 2^{ème} cas – l'organisateur prend en charge une partie des 20%, le reste étant payé par les familles.
- 3^{ème} cas – l'organisateur fait payer la totalité des 20% restant aux familles

En cas d'absence de transports collectifs

Les familles peuvent prétendre à une indemnité kilométrique correspondant à 80% du plein tarif kilométrique perçu sur les lignes départementales TRANSBEAUCE ; il est de 0,18 € pour 2006. Ce taux est revalorisé chaque année dans les mêmes proportions que les augmentations tarifaire du réseau TRANSBEAUCE. Le versement est calculé selon le principe fixé à l'article 1.4 C du présent règlement.

L'indemnisation est calculée par famille et non par enfant.

La participation des familles équivaut donc à la différence entre ce tarif et le coût kilométrique réel du véhicule utilisé par les familles.

Cas des élèves et étudiants gravement handicapés (80 % de handicap ou 50 % avec soins)

Les frais de transport de ces élèves sont pris en charge à 100% par le département dans les conditions de l'article 1.1 du présent règlement.

D) Cas des élèves de SEGPA

Les familles dont les enfants scolarisés en SEGPA sont transportés par taxi vers leur établissement scolaire ou vers un point de montée car ou train, participent aux frais de transport selon la base tarifaire du réseau, le département émettant un titre de recette tous les 2 mois pour la participation de 20 % restant à la charge des familles.

Plafonnement de la participation du Conseil général

Le montant des subventions est plafonné à hauteur du coût que représentent 12 500 km au tarif kilométrique alloué pour l'utilisation de voitures particulières en l'absence de lignes régulières.

Ce plafonnement est appliqué :

- au versement aux familles bénéficiant d'une aide kilométrique en l'absence de lignes régulières,
- aux élèves utilisant plusieurs types de transport qu'ils soient collectifs ou individuels et que les élèves voyagent à l'intérieur ou hors du département.

ARTICLE 3.2 – VERSEMENT DES PARTICIPATIONS

I – PAR LE DEPARTEMENT

Cas des transports collectifs

sur lignes régulières routières et S.N.C.F. :

Les transporteurs font parvenir au département un relevé bimestriel des titres de transport vendus accompagné de la facture correspondant à 80% du coût réel ; le département après vérification effectue un mandat administratif.

sur lignes desservant les établissements scolaires à titre principal :

Le département verse aux organisateurs secondaires une subvention égale à 80% des dépenses engagées. La subvention est versée par avances mensuelles et la régularisation, sur présentation des pièces justificatives, 2 fois par an.

Ces états de dépenses sont limités aux frais engagés dans le cadre de la réalisation des circuits scolaires décrits dans le présent règlement :

1 – pour les organisateurs secondaires constitués en régie

- au salaire brut du ou des conducteurs et des charges sociales,
- aux frais de formation continue relatifs aux transports scolaires,
- aux frais de carburant,
- aux frais d'entretien du véhicule et de grosses réparations
- aux frais d'assurance,
- aux locations temporaires de véhicule (dans l'attente du remplacement du véhicule immobilisé)

2 – pour les organisateurs secondaires faisant appel à un transporteur

aux factures de transport présentées par les transporteurs pour l'exécution des lignes figurant au cahier des charges.

3 – pour les organisateurs secondaires fonctionnant en régie et faisant appel à un transporteur, il y a addition des éléments des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

Cas des transports spécifiques

Le département règle directement aux transporteurs le montant des dépenses engagées, sur présentation des pièces justificatives signées par les établissements scolaires (tableaux de présence).

En cas d'absence de transports collectifs ou spécifiques

Les parents dont l'enfant ne peut bénéficier des transports collectifs présentent, dès le mois de septembre, une demande de subvention à la direction des transports du Conseil général. Ce service instruit la demande et informe les familles de leur prise en charge ou non. Le versement des frais kilométriques se fait sur présentation de justificatifs signés des chefs d'établissement. Aucune demande de remboursement ne sera prise en compte après le 31 juillet de l'année scolaire écoulée.

L'allocation kilométrique est versée à la fin de chaque trimestre scolaire.

II – PAR LES FAMILLES

Cas des transports collectifs

sur lignes régulières routières et S.N.C.F. :

Les familles versent directement au transporteur leur participation en échange des titres de transport correspondant à une période donnée.

sur lignes desservant les établissements scolaires à titre principal :

Les familles s'acquittent directement auprès de l'organisateur secondaire des sommes qui lui sont demandées dans les limites énoncées au paragraphe A de l'article 3.1 ci-dessus.

En cas d'absence de transports collectifs : *SANS OBJET*

Cas des élèves handicapés : *SANS OBJET*

ARTICLE 3.4 – AIDE A L'INVESTISSEMENT

Les organisateurs secondaires constitués en régie à autonomie financière peuvent bénéficier d'une subvention du Conseil général pour l'acquisition d'autocars neufs destinés à effectuer des services desservant les établissements scolaires à titre principal.

A) Conditions d'octroi

Cette aide peut être obtenue lors d'une première acquisition ou lors du renouvellement d'un car de plus de 10 ans d'âge pour les véhicules jusqu'à 30 places adultes et de plus de 15 ans pour les véhicules de 31 places adultes et plus.

Après déduction du prix de revente de l'ancien véhicule, la subvention du département est de :

- 60 % du coût HT pour les véhicules jusqu'à 30 places adultes
- 50 % du coût HT pour les véhicules de 31 places adultes et plus

Dans les deux cas, la subvention est plafonnée au nombre de places adultes à 1 397,06 € HT valeur 2007 et enfin elle est pondérée en fonction du nombre d'élèves subventionnés par rapport au nombre d'élèves transportés

La demande doit être formulée auprès du Président du Conseil général qui soumettra celle-ci à la commission permanente.

Le renouvellement d'un autocar peut être accepté suite :

- à un sinistre ou à de grosses réparations dont le montant est supérieur à la valeur vénale du véhicule
- à une augmentation des effectifs

- à des obligations réglementaires

B) Vente de véhicule ou remboursement suite à un sinistre

En cas de vente d'un véhicule s'il n'est pas amorti ou de remboursement d'assurance en cas de sinistre, l'organisateur secondaire reversera au département une partie du montant de la reprise ou du remboursement au prorata de la subvention initiale.

CHAPITRE IV : DISCIPLINE ET SECURITE

ARTICLE 4.1 – TITRES DE TRANSPORT

Chaque élève bénéficiant d'un transport desservant les établissements scolaires à titre principal devra être muni d'un titre de transport délivré par l'organisateur secondaire et le présenter sur demande du conducteur ou des contrôleurs mandatés par les entreprises ou par le Conseil général.

ARTICLE 4.2 – MONTEE, DESCENTE

La montée et la descente des élèves doivent s'effectuer avec ordre. Les élèves doivent attendre pour ce faire l'arrêt complet du véhicule.

En montant dans le véhicule, ils doivent présenter au conducteur leur titre de transport.

Après descente, les élèves ne doivent s'engager sur la chaussée qu'après le départ du car et après s'être assurés qu'ils peuvent le faire en toute sécurité, notamment après avoir attendu que le car soit suffisamment éloigné pour que la vue sur la chaussée soit complètement dégagée du côté où le car s'éloigne.

ARTICLE 4.3 – ATTITUDE DANS L'AUTOCAR

Chaque élève doit rester assis à sa place pendant tout le trajet, ne la quitter qu'au moment de la descente et se comporter de manière à ne pas gêner le conducteur, ni distraire de quelque façon que ce soit son attention, ni mettre en cause la sécurité.

Toutefois, conformément à la réglementation en vigueur, des enfants peuvent être transportés debout, à titre exceptionnel, dans des véhicules équipés et homologués en conséquence et sous réserve de respecter la vitesse maximale réglementaire (à titre indicatif, 70 km/h) :

- en agglomération
- à l'intérieur des périmètres de transport urbain
- sur de très courtes distances (de l'ordre de 5 km) à l'extérieur des périmètres de transport urbain ou en leur absence hors agglomération

Il est interdit, notamment :

- de parler au conducteur, sans motif valable
- de toucher, avant l'arrêt du véhicule, les poignées, serrures ou dispositifs d'ouverture des portes ainsi que les issues de secours
- de voler ou détériorer du matériel de sécurité du véhicule (marteau, extincteur, ceinture de sécurité...)
- de porter sur soi et de manipuler des objets dangereux (couteaux, cutters, ciseaux, bouteilles...)
- de poser les pieds sur les sièges ou d'effectuer tout autre acte de dégradation

- de fumer ou d'utiliser allumettes ou briquets
- de jouer, de cracher, de crier, de projeter quoi que ce soit
- de se pencher au dehors

Les élèves sont tenus d'attacher leur ceinture de sécurité dès lors que le siège en est pourvu, en application de la réglementation faisant l'objet du décret n° 2003 637 du 9 juillet 2003 paru le 10 juillet au J.O., sous peine de se voir appliquer les sanctions prévues à l'article 4.7 ci-après.

ARTICLE 4.4 – RANGEMENT DES SACS, SERVIETTES, ETC...

Les sacs, serviettes, cartables ou paquets de livres doivent être placés sous les sièges ou, lorsqu'ils existent, dans les porte-bagages, de telle sorte qu'à tout moment le couloir de circulation ainsi que l'accès de la porte de secours restent libres de ces objets et que ceux-ci ne risquent pas de tomber des porte-bagages au-dessus des sièges.

ARTICLE 4.5 – ELEVES DE MATERNELLE

Lorsque l'élève est en maternelle, il doit obligatoirement être accompagné par un adulte (un des parents ou désigné par les parents) jusqu'à l'arrivée de l'autocar.

De même, il ne doit pas descendre du car si un représentant de la famille ne peut le prendre en charge. Il sera alors conduit à l'école ou au siège de l'organisateur secondaire ou à la gendarmerie et sa famille sera chargée de venir le chercher.

En cas de répétition de cette situation, il pourra être décidé de l'exclure des transports scolaires.

ARTICLE 4.6 – INDISCIPLINE

En cas d'indiscipline d'un enfant, l'accompagnateur ou le conducteur, le cas échéant, signale les faits dans un rapport écrit au responsable de l'entreprise de transport qui saisit l'organisateur des faits en question.

L'organisateur ou le transporteur prévient sans délai le chef de l'établissement scolaire intéressé et il engage éventuellement la mise en œuvre de l'une des sanctions prévues à l'article ci-après.

En cas de refus du port de la ceinture de sécurité ou en cas de vandalisme d'une ceinture de sécurité, le transporteur ou l'organisateur secondaire avise aussitôt le Conseil général en prenant soin de récupérer le titre de transport en vue d'appliquer la sanction immédiate prévue au 4.7 ci-après.

ARTICLE 4.7 – MESURES DISCIPLINAIRES

Les sanctions, adressées par lettre recommandée, sont les suivantes :

avertissement adressé aux parents ou à l'élève majeur par l'organisateur ; dans le cas d'un exploitant de service régulier classique, cet avertissement doit être adressé sous le couvert du Président du Conseil général ou de son représentant

- exclusion temporaire de courte durée n'excédant pas une semaine prononcée par l'organisateur s'il s'agit d'un service régulier spécialisé ou par le Président du Conseil général ou de son représentant s'il s'agit d'un service régulier classique

- en cas de refus de port de la ceinture, l'élève est exclu pour une période de 15 jours, prononcée soit par l'organisateur secondaire, soit par le Président du Conseil général ou son représentant

- en cas de vandalisme, la même sanction est appliquée, avec l'obligation pour la famille de l'élève d'assurer les frais de réparation

- exclusion de plus longue durée prononcée par le Président du Conseil général

en cas de récidive constatée concernant le refus de port ou le vandalisme de la ceinture de sécurité, il sera prononcé une exclusion définitive des transports par le Président du Conseil général avec effet immédiat

Les parents ou l'élève, s'il est majeur, ont 2 mois à compter de la notification de la sanction pour faire appel de la décision auprès du Président du Conseil général.

ARTICLE 4.8 – DEGRADATION D'UN VEHICULE CAUSEE PAR UN ELEVE

Toute détérioration commise par les élèves à l'intérieur d'un car affecté aux transports scolaires engage la responsabilité de l'organisateur à charge pour lui, le cas échéant, de se retourner contre les parents des élèves fautifs.

L'élève, pour sa part, sera passible des sanctions visées à l'article ci-dessus.

ARTICLE 4.9 – INFORMATION DES ORGANISATEURS SECONDAIRES ET DES FAMILLES

Les articles faisant l'objet de ce chapitre sur la discipline et la sécurité seront notifiés aux organisateurs secondaires qui les porteront alors à la connaissance des familles.

Les organisateurs secondaires pourront éditer leur propre règlement intérieur qui devra être remis aux parents et à disposition dans le véhicule.

ANNEXE 9 : INFORMATION DES PARENTS SUR LEUR ROLE EN MATIERE DE SECURITE : DEPLIANT PROPOSE PAR L'ANATEEP

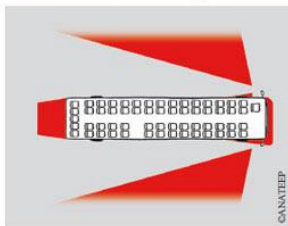
Le savez-vous ?

Les **autocars** sont tenus de passer au contrôle technique tous les six mois afin de vérifier s'ils respectent les normes de sécurité prévues par la loi ou le règlement.

Les **accidents** de la route sont la première cause de mortalité pour les jeunes de 14 à 25 ans. Les deux-roues sont particulièrement vulnérables.

Un **enfant** de moins de huit ans a l'angle d'ouverture sur son champ visuel réduit de 180 à 70 degrés. Il a des « œillères ». Il lui faut 4 secondes pour constater qu'une voiture roule (contre ¼ seconde pour un adulte).

Des « **angles morts** » (zones non vues par le conducteur) existent autour des autocars et autobus. Les plus importants se situent devant le pare-chocs, sur le côté droit du véhicule, et à l'arrière.



UN TRANSPORT SÛR

Nombre de victimes (enfants de 3 à 17 ans)*	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Piétons	101	937	4 670
Deux roues	260	2 898	9 862
Voitures particulières	303	1 345	7 036
Transports collectifs	4	12	128

Source : rapport annuel 98/99 du Conseil National des transports. Dernières statistiques homogènes et exhaustives permettant une comparaison entre les modes de déplacement.

Faites voyager vos enfants dans les cars et les bus plutôt que sur des deux-roues ou dans vos voitures



Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public
8 rue Edouard Lockroy 75011 Paris
Tél : 01 43 57 42 86 - Fax : 01 43 57 03 94
www.anateep.fr



Les responsabilités parentales



Parents,

- Vous êtes **responsables** de votre enfant du départ du domicile jusqu'au point d'arrêt.
- Si votre enfant fréquente une classe **maternelle**, vous devez **obligatoirement l'accompagner** jusqu'à la porte du véhicule, et l'attendre au retour.

Les zones de danger : autour du car ou du bus

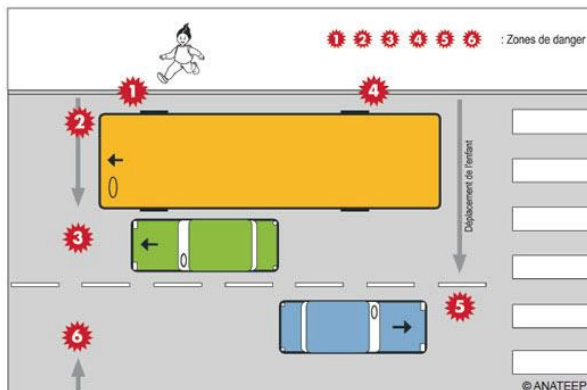
SI VOUS ÊTES PARENTS

- **Rappelez à votre enfant les règles à respecter dans les transports scolaires surtout aux points d'arrêt.**
- **N'attendez jamais votre enfant du mauvais côté de la chaussée. Votre enfant ne doit pas traverser.**
- **Devant l'école, ne stationnez pas en double ou triple file ou sur un emplacement réservé aux cars. Ne bloquez pas la circulation.**



SI VOUS ÊTES AUTOMOBILISTE

- **Ralentissez et si nécessaire arrêtez-vous** lorsque le car ou le bus dépose ou prend des voyageurs (art. R413.17 du nouveau Code de la route)
- **Anticipez sur le comportement imprévisible d'enfants sur les points d'arrêt. Adaptez votre vitesse.**



Aux points d'arrêt, les accidents sont les plus graves.

Sensibilisez vos enfants à ces zones de danger !

ANNEXE 10 : LIENS UTILES ET BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

LIENS

www.legifrance.gouv.fr

sur ce site :

L'Arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif au transport en commun de personnes

http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=DFA784CC919FAC48F6C1D5498567E7C4.tpdjo11v_1?cidTexte=JORFTEXT000000470037&idArticle=&dateTexte=20090731

Le Code des marchés publics

Le Code de l'Éducation (articles R 213-3 à R 213 – 12)

Le Code de la Route

Le Code général des collectivités territoriales

www.cnt.fr (dont www.coliac.cnt.fr)

www.securiteroutiere.gouv.fr

www.transports.equipement.gouv.fr

www.bea-tt.equipement.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Rubrique : Transport > Emploi > Bilan social sur le transport de voyageurs

www.certu.fr

www.inrets.fr

www.education.gouv.fr

www.eduscol.education.fr

www.adf.org

www.gart.org

www.amf.asso.fr

www.utac-otc.com (contrôle)

www.anateep.fr

www.preventionroutiere.asso.fr

www.fntv.fr;

www.utp.fr;

www.unostra.com;

www.aft-iftim.com

www.promotrans.asso.fr

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

(Certains de ces ouvrages sont disponibles sur les sites cités plus haut)

- Rapport du CGPC sur l'accompagnement dans les transports scolaires de zone non urbaine (Agnès de Fleurieu IGE) avril 1997

- Rapport du CGPC sur le renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs effectués par autocars (Yves Bonduelle IGE) mars 2005

- Guide « *Transport des scolaires : la sécurité aux points d'arrêt* » du CERTU et de l'ANATEEP (édition 2008)

- Rapports du CNT : sur le site du CNT, consulter le dossier : la sécurité du transport de voyageurs (ceintures de sécurité conducteurs, passagers ; transports de nuit ; points d'arrêt scolaires ; contrat type voyageurs ; véhicules de 9 places et moins ; révision de l'arrêté du 2 juillet 1982 ; EAD et prévention des addictions en transport routier de voyageurs...)

- Rapports du BEA TT

ANNEXE 11 : GLOSSAIRE

Principales abréviations

AAC	Apprentissage anticipé à la conduite
ADF	Assemblée des départements de France
AFT	Association pour le développement de la formation dans les transports
ANATEEP	Association nationale pour le transport éducatif de l'enseignement public
AOP	Autorité organisatrice de proximité
AOT	Autorité organisatrice de transport
AOTU	Autorité organisatrice de transport urbain
APER	Attestation de première éducation à la route
ASSR	Attestation scolaire de sécurité routière
BEA-TT	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
BSR	Brevet de sécurité routière
CCNTR	Convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires de transport
CDEN	Conseil départemental de l'éducation nationale
CERTU	centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable (ex CGPC)
CGPC	Cf CGEDD
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière
CNAM-TS	Caisse Nationale d'assurances maladie des travailleurs salariés
CNIR	Centre national d'information routière
CNT	Conseil national des transports
COLIAC	Comité de liaison pour l'accessibilité
DMA	Délégation ministérielle à l'accessibilité
EAD	Ethylotest anti démarrage
FCO	Formation continue obligatoire
FIMO	Formation initiale minimale obligatoire
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
MEEDDAT	cf MEEDDM
MEEDDM	Ministère de l'Écologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer
ONISR	Observatoire interministériel de sécurité routière
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière
PMR	Personne à mobilité réduite
PTAC	Poids total autorisé en charge
PTU	Périmètre de transport urbain
STIF	Syndicat des transports d'Ile de France
TMJA	Trafic moyen journalier annuel