

CNT

www.cnt.fr

Conseil National des Transports

34, Avenue Marceau - 75008 Paris Tél : 01.53.23.85.85 - Fax : 01.53.23.85.80

La sécurité des transports d'enfants

- Rapport annuel 1998 - 1999 -

Groupe de travail permanent présidé par André DOGUET

Chargée du rapport : Christine MURRET-LABARTHE

Comme chaque année, le CNT publie le rapport de son groupe de travail, chargé d'étudier la sécurité des transports d'enfants dans les transports terrestres. J'ai souhaité, compte tenu de la vocation intermodale du C.N.T., que ce groupe étende son étude au transport aérien, puis, l'an prochain, il abordera les transports maritimes et fluviaux. En effet, chaque mode possède sa propre réglementation de sécurité adaptée à ses besoins, mais les problèmes posés sont parfois comparables et les solutions souvent différentes. Il y a donc lieu de favoriser une information réciproque entre les différents modes sur la réglementation et les pratiques en la matière, et d'envisager, lorsque c'est opportun, leur mise en cohérence.

C'est ainsi que j'ai décidé que le CNT, comme le propose le rapport, étudie l'harmonisation entre les modes des définitions par âge des passagers (bébé, enfant, adulte), des règles de sécurité (comme celles relatives à l'accompagnement des enfants), des niveaux de responsabilités des transporteurs et de leurs personnels, et cela en tenant compte du contexte européen et international.

A la lecture du document vous pouvez constater le niveau de sécurité très élevé du transport en commun par route, puisqu'il s'établit, pour l'année scolaire 1998-1999, à 4 tués, 12 blessés graves et 128 blessés légers (à rapprocher du bilan général de la sécurité routière : 303 enfants tués en voiture particulière et 260 en deux-roues). Cependant le bilan peut être encore amélioré car les risques aux aires d'arrêt subsistent : c'est là que les 4 enfants ont été tués et 8 blessés gravement.

C'est pourquoi des efforts doivent être poursuivis pour améliorer l'aménagement des aires d'arrêt, la visibilité du véhicule et la sensibilisation des enfants. Au-delà de ces objectifs constants, le CNT est amené, cette année, à proposer :

l'actualisation du guide du CERTU « Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt ».

Cet ouvrage établi en 1995 avec l'A.N.A.T.E.E.P., est un outil précieux pour les départements. Sa mise à jour favorisera les échanges d'expériences en citant des exemples de méthodologie adoptées par certains départements (recensement, implantation etc...), et en présentant des aménagements effectivement réalisés.

la sensibilisation de l'ensemble des usagers de la route à la sécurité aux aires d'arrêt.

C'est ainsi que nous demandons la diffusion, lors d'une campagne nationale de sécurité routière destinée à l'ensemble des usagers de la route, par exemple ciblée sur la vitesse, d'un message citant ce type d'accident, impliquant un car, un enfant et un autre usager de la route et élaboré sur le ton réaliste des nouvelles campagnes.

Enfin, répondant à un besoin souvent signalé par les départements d'éviter des surcoûts de fonctionnement et des difficultés préjudiciables à la sécurité du transport, notamment au moment des rentrées scolaires, nous souhaitons également l'amélioration, au plan local, de la concertation entre les partenaires du transport et les services de l'Education nationale.

Il serait ainsi opportun de procéder à une évaluation de l'application des textes fixant les objectifs en la matière : la circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires et la note de service du ministère de l'Education nationale du 22 mars 1996 la complétant.

Ces travaux ont été animés jusqu'à présent par André DOGUET, dont chacun a pu apprécier la très grande compétence et le sens aigu de la concertation. Je tiens à l'en remercier tout particulièrement.

Pierre PERROD

Président du Conseil National des Transports

S O M M A I R E

I- BILAN DE L'ANNÉE SCOLAIRE 1998-1999 -	5
I-1.DONNÉES GÉNÉRALES.....	5
A - BILAN GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	5
B - LE NOMBRE D'ENFANTS TRANSPORTÉS.....	7
b) R.A.T.P.....	8
I-2.ACCESSIONS : ANALYSE DES STATISTIQUES DE L'ANNÉE SCOLAIRE 1998/1999.....	11
A -S.N.C.F.....	11
B- R.A.T.P.....	11
C-Routes (Transport par autocar)	12
I –3 DÉGRADATION DES COMPORTEMENTS	18
II - LES TRAVAUX DU CNT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTS D'ENFANTS	19
II-1. - La mise à jour du « guide à l'usage des décideurs locaux » (brochure JO n°1523).....	19
A - C'est ainsi que, pour répondre à leurs demandes, certains points ont été approfondis, comme :	19
B - Des points nouveaux ont été abordés :	20
II-2. - La question de l'opportunité de rendre obligatoire le port de la ceinture dans les autocars.....	20
A – Le cas des conducteurs	20
B -- Le cas des passagers	21
II-3. - La sécurité du déplacement des personnes handicapées.....	22
III -ÉVOLUTION DES QUESTIONS DE SÉCURITÉ DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS EN COMMUN D'ENFANTS	22
III-1. -DISPOSITIONS LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET CONVENTIONNELLES.....	22
A - L'ANNÉE 1999 A ÉTÉ MARQUÉE, D'UNE PART, PAR LES SUITES DONNÉES A DEUX TEXTES DE LOI ADOPTÉS EN 1998 DANS LE DOMAINE SOCIAL :	22
B. L' ANNÉE 1999 A VU ÉGALEMENT L'ADOPTION DE MESURES NOUVELLES RELATIVES A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :	23
III- 2. - INITIATIVES ET ÉVÈNEMENTS.....	24
A - AU NIVEAU NATIONAL.....	24
B- AU NIVEAU LOCAL	34
IV – UNE NOUVELLE APPROCHE : LA SÉCURITÉ DES ENFANTS EN TRANSPORT AÉRIEN.....	37
V -RÉFLEXIONS POUR L'ACTION -	40
1 – Garantir la fiabilité et l'exhaustivité de la base de données	40
2 – les points d'arrêt.....	41
3 – Amélioration de la coordination avec l'Education nationale :	41
4 – Intermodalité et sécurité du transport d'enfants : pour une harmonisation des règles et des pratiques.....	42
ANNEXES	43
ANNEXE I	44
DÉFINITIONS DES NOTIONS DE "TRANSPORT EN COMMUN D'ENFANTS" ET D' « ACCIDENT DE TRANSPORT EN COMMUN D'ENFANTS"ADOPTÉES PAR LE GROUPE PERMANENT "SÉCURITÉ"....	44
I/TRANSPORTS EN COMMUN D'ENFANTS	44
II/ACCIDENTS DE TRANSPORT EN COMMUN D'ENFANTS	44
III/DOIVENT ÉGALEMENT ÊTRE CONSIDÉRÉS COMME ACCIDENTS DE TRANSPORT EN COMMUN D'ENFANTS	44
ANNEXE II : STATISTIQUES D'ACCIDENTS DE TRANSPORTS D'ENFANTS DE L'ANNEE 1998-1999.....	45
Statistiques d'accidents des années scolaires 1984 à 1998–1999	45
A/ NOMBRE D'ACCIDENTS Tableaux analytiques (année scolaire 1998-1999) (EN NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES, AINSI QU'EN POURCENTAGE DU TOTAL).....	46
Listes complètes des accidents.....	51
ANNEXE III : Arrêté du 23 novembre 1999 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes (JO du 10 décembre 1999)	59

ANNEXE IV-1 : AVIS du Conseil national des Transports concernant le port de la ceinture de sécurité par les conducteurs de poids lourds et d'autocars- 16 décembre 1999 -	60
ANNEXE IV-2 : AVIS du Conseil National des Transports sur l'opportunité de rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les autocars par les passagers - 20 janvier 2000 -	63
ANNEXE V : LE CAS DES TRANSPORTS PAR VOITURE PARTICULIÈRE (9 places, conducteur compris) extrait du chapitre VIII du « Guide à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires en matière de sécurité des transports scolaires » J.O. Brochure n° 1523.....	66
ANNEXE VI : CIRCULAIRE n° 99-136 du 21 SEPTEMBRE 1999 BO HS n° 7 du 23 septembre 1999	69
ANNEXE VII : INITIATIVES DES DÉPARTEMENTS EN FAVEUR DE L'ACCOMPAGNEMENT DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS.....	71
ACCOMPAGNEMENT OBLIGATOIRE.....	71
? ? ACCOMPAGNEMENT CONSEILLÉ ET ENCOURAGÉ.....	72
ANNEXE VIII : LISTE DES TEXTES ayant une incidence sur les transports d'enfants intervenus en 1998 – 1999.....	74
ANNEXE IX : ADRESSES DES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES ET ORGANISMES CITÉS	76

Le groupe de travail chargé au sein du Conseil national des transports de suivre les questions relatives à la sécurité des transports en commun d'enfants dresse chaque année le bilan des accidents intervenus pendant la période scolaire précédente ; il procède à son analyse, fait le point sur les mesures les plus significatives prises en matière de prévention et, enfin, propose les actions qui lui paraissent prioritaires dans ce domaine.

Le champ d'étude comprend le transport sur route, comme sur les lignes de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. Sont pris en compte les accidents, mais également les troubles générés par la dégradation des comportements (vandalisme, agressions).

Cette année le groupe a estimé utile d'étendre son champ d'investigation à la question de la sécurité des enfants en transport aérien. Il compte aborder dans sa prochaine étude les domaines maritimes et fluviaux, et souhaite, à l'avenir, approfondir les questions posées par l'**intermodalité**.

En effet il arrive souvent que les enfants, seuls ou en groupe, empruntent plusieurs modes de transport à la suite les uns des autres (car- avion ; train- avion ; car – train etc...) : il devient donc nécessaire d'examiner les conditions qui permettent à l'enfant de voyager en toute sécurité dans chaque mode, et d'un mode à l'autre. Chacun d'entre eux a sa propre réglementation de sécurité, adaptée à ses besoins, mais certaines questions se posent dans tous les modes, comme la nécessité de systèmes de retenue, leur adaptation à la morphologie des enfants, le contrôle de leur port, la présence d'accompagnateurs, la responsabilité du transporteur, de son personnel, de l'organisateur du transport etc. Le groupe estime qu'il serait très profitable pour la sécurité du transport d'enfant de favoriser une information réciproque entre les différents modes sur la réglementation et les pratiques en la matière, et de permettre, lorsque c'est souhaitable, leur harmonisation.

I - BILAN DE L'ANNÉE SCOLAIRE 1998-1999 -

La part des accidents survenus en transport en commun d'enfants sur route, à l'occasion d'activités scolaires ou de loisirs, doit être située par rapport au bilan général de la sécurité routière. L'exploitation des statistiques fournies par la Police et la Gendarmerie, ainsi que par la R.A.T.P. et la S.N.C.F., permet d'analyser les types de ces accidents et de suivre leur évolution.

I-1.DONNÉES GÉNÉRALES

A - BILAN GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

a- 1998

Le bilan de l'année 1998 a montré une nette aggravation de l'insécurité routière : après avoir constaté pendant 9 années une baisse du nombre des tués, celui-ci a augmenté de 5,6 %, alors que le nombre d'accidents corporels continue à baisser. Cette augmentation du nombre des tués a été plus forte en rase campagne qu'en agglomération.

La circulation a augmenté de 4,3% sur le réseau national, dont 5,9% sur les autoroutes. Les vitesses moyennes observées par sondage restent stables, sauf pour les autoroutes où l'on a constaté une augmentation des pourcentages de véhicules dépassant les vitesses limites. Autre élément inquiétant : les pourcentages de taux d'alcoolémie supérieurs au taux légal autorisé ont été plus nombreux.

	1997	1998	Evolution %
Accidents corporels	125 202	124 387	- 0,7%
Victimes	177 567	176 972	- 0,33%
Tués	7 989	8 437	+ 5,6%
Blessés	169 578	168 535	- 0,6%
dont graves	35 716	33 977	- 4,9%
légers	133 862	134 558	+ 0,5%

Ainsi l'augmentation du nombre des tués rapportée au nombre des accidents entraîne **l'augmentation de la gravité** :

Nombre de tués Pour 100 accidents corporels	Taux de gravité			
	Zone urbaine (Police)	Reste du réseau (Gendarmerie)	Bilan global	
	1994 2,61	12,67	6,43	
	1995 2,57	12,57	6,33	
	1996 2,58	12,7	6,44	
	1997 2,48	12,68	6,38	
	1998 2,71	13,42	6,78	
Evolution 1998/1997	+ 0,23	+ 0,74	+ 0,40	

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

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

Le nombre total de victimes de 0 à 19 ans représente toujours moins du quart de l'ensemble, tous âges confondus. En 1998, cette proportion diminue légèrement (23,6 % contre 24,1%). On constate, pour les deux tranches d'âge considérées (0 à 14 ans et 15 à 19 ans), une réduction comparable du nombre des tués. On rappelle qu'en 1997, la tranche d'âge supérieure (15 à 19 ans) avait connu une nette augmentation du nombre des tués (+7%), par rapport à l'année précédente :

	Victimes	% Total Général 1998 /1997		Tués	% Total Général 1998 /1997		Blessés	% Total Général 1998 /1997	
0 à 14 ans	14 925	8,4	(8,8)	366	4,3	(4,8)	14 559	8,6	(9)
15 à 19 ans	26 913	15,2	(15,2)	850	10	(11,1)	26 063	15,6	(15,4)
Total 0 à 19 ans	41 838	23,6	(24,1)	1 216	14,4	(15,9)	40 622	24,1	(24,4)
Total Général	176 972	100		8 437	100		168 535	100	

b- 1999 : les 8 premiers mois

Dès le début de 1999, on a constaté une baisse du nombre des tués pour l'ensemble des usagers, mais en revanche une augmentation du nombre des accidents qui empêche de se prononcer sur une réelle amélioration du bilan.

B - LE NOMBRE D'ENFANTS TRANSPORTÉS

a) S.N.C.F. (année 1997 et 1998)

1/ Déplacements occasionnels d'enfants :

	Nombre de voyages individuels annuels (en milliers)	
	1997	1998
Tarif général enfants (de 4 à 12 ans)	2 007	1 738
Allers et retours populaires (4 à 12 ans)	228	216
Familles nombreuses (4 à 12 ans)	798	822
Centres de vacances (enfants de – de 18 ans)	3 595	3 801
Promenades d'enfants (enfants de – de 15 ans) ¹		
12/25 avec cartes ou « découvertes 12/25 ans)(- de 18 ans)	2 904	4 909
Carte Kiwi (de 4 à – de 16 ans)	967	
Tarif banlieue enfants (de 4 à 10 ans)	2 309	2 055
Groupe de jeunes Banlieue (jusqu'à 16 ans)	280	173
TOTAL	13 088	15 111

Le nombre des déplacements d'enfants continue d'augmenter (il était de 10 006 en 1997). Si on considère, comme c'est probable, que la majorité de ces voyages individuels correspondent globalement à des « allers » puis des « retours », on peut donc estimer que 7 500 000 enfants environ sont concernés.

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

Trains spéciaux² programmés par an :

Les chiffres ne sont pas disponibles pour 1998, du fait d'une refonte du système informatique. Ils étaient en 1997 les suivants : (en unités)

Intérieur :	International :
-------------	-----------------

¹ Par promenade d'enfants, la S.N.C.F. entend un déplacement à la campagne, à la montagne, ou au bord de la mer, en période scolaire d'un groupe de 10 enfants minimum de moins de 15 ans et d'accompagnateurs (1 pour 10).

² Par train spécial , la S.N.C.F. entend un train dont les places sont louées par un client (ou plusieurs qui se sont regroupés) et qui ne figure pas dans l'indicateur horaire officiel.

nombre de trains	57	108
Nombre d'enfants transportés	33 720	75 740

3) Nombre d'élèves transportés quotidiennement (voyages, en milliers) :

	1996	1997	1998
Abonnements d'élèves, étudiants et apprentis :			
Banlieue	98	101	193
Réseau principal	290	308	288
« Cartes orange » journalières, hebdomadaires, et mensuelles	219	222	184
TOTAL	607	631	666

On constate, d'année en année, une progression constante.

b) R.A.T.P.

1) Ensemble du réseau :

L'enquête lourde sur la population qui emprunte les transports en commun a eu lieu en 1991. Une enquête plus légère de réactualisation s'est déroulée en 1997 et les résultats connus, en voyages par jour, ne donnent pas de variation sensible sur les voyages effectués. Les chiffres précédents concernaient des individus et ne peuvent être strictement comparés avec ceux-ci. La tendance constatée à la baisse a été corrigée par l'introduction de la carte Imagine « R » (carte annuelle destinée aux jeunes) dont l'impact n'apparaît pas encore dans les chiffres.

	1997	1991
RER – RATP :		
06 – 14 ans	10 000	10 000
14 – 24 ans	220 000	330 000
Métro :		
06 – 14 ans	30 000	60 000
14 – 24 ans	700 000	900 000
BUS Paris :		
06 – 14 ans	40 000	40 000
14 – 24 ans	170 000	180 000
BUS Banlieue :		
06 – 14 ans	70 000	80 000
14 – 24 ans	530 000	540 000

2) Services spéciaux

Le nombre d'enfants transportés sur les services spéciaux a largement diminué sur la période pour deux raisons : d'une part la RATP n'effectue pratiquement plus de transport pour les centres aérés de la Ville de Paris durant l'été. La nouvelle politique est d'aller « plus loin, plus longtemps » ; d'autre part le plan « Vigipirate » a été largement assoupli, ce qui a permis aux classes d'emprunter les modes lourds et

a, de ce fait, réduit le nombre d'enfants en transports occasionnels.

Voyages d'enfants (A.R)	1995/1996	1996/1997	1997/1998	1998 /1999
Transports scolaires (1) Ville de Paris (piscine, « plein air », centres aérés)	559 625 937 735	452 914 432 380	463 124 468 028	462 929 209 015
Transports occasionnels (2)	125 392	74 192	55 071	62 663
Total	1 612 752	959 486	986 486	734 607

(1) La RATP assure régulièrement le transport scolaire dans certaines communes de la périphérie de Paris. Dans Paris intra-muros, elle intervient en cas de transfert provisoire d'école en rénovation, etc...

(2) Il s'agit essentiellement des sorties de fin d'années des établissements scolaires et de celles du C.E. RATP

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

c) Transport par autocars (Source : ministère des transports S.E.S./D.T.T./C.E.R.T.U.)

- Nombre d'élèves en 1997-1998 :

- le nombre moyen d'élèves en zone non urbaine, pour lesquels une subvention est accordée, s'élève en moyenne par département à 24 878 (24 848 en 1996-1997) (ligne régulière et services scolaires à titre principal SATPS) ;

- le nombre moyen d'élèves transportés par des S.A.T.P.S. s'élève par département à 15 684 (15 243 en 1996-1997) ; Ces données ont été calculées sur un échantillon de 82 départements

• Les données de l'enquête "Transport routier de voyageurs" du service d'études et de statistiques du ministère des transports (S.E.S), concernant la part des S.A.T.P.S., l'état du parc (âge des véhicules et strapontins) sont à nouveau disponibles, après une refonte de l'exploitation informatique. En ce qui concerne la nature de service, une rupture de série est intervenue du fait du classement en lignes régulières des doublages scolaires. En revanche, les séries concernant l'âge du parc et la présence des strapontins se poursuivent.

- ainsi, les services à titre principal pour les scolaires (SATPS) (selon une définition plus restrictive, puisque ne comprenant pas les doublages) ont représenté en 1997 et 1998 :

Véhicules/km (millions)	1997		1998	
	SATPS	TOTAL % (1)	SATPS	TOTAL % (1)
221,2	17,3	225,5	17,6	
Nombre de voyageurs (millions)	355,3	31,4	358,3	31,3
Longueur moyenne Trajet (km)	21,3		20,7	
Nombre moyen de Voyageurs par trajet	34,2		32,9	

On constate, en 1998, une légère diminution du nombre de voyageurs par trajet, comme de la longueur moyenne du trajet

- Strapontins

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

Le pourcentage d'autocars affectés au transport scolaire munis de strapontins s'élève en 1998, à 33 %, soit nettement plus que la moyenne de l'ensemble des autocars : 23,8 %. Cette part tend à diminuer, attestant du renouvellement du parc :

Transports Scolaires		Transport de personnel		Transport occasionnel		Ensemble	
1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998
36,6	33	26,3	22,5	21,4	19,7	26,9	23,8

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

Nombre de strapontins	Transport scolaire		Ensemble	
	1997	1998	1997	1998
1 à 4	4,5%	3,4 %	3,7 %	3,6 %
5 à 9	15,9%	15,8%	11,1%	10%
10 à 14	15,3%	13%	10,9%	9,6%
15 à 25	1%	0,8%	1,2%	0,6%

- Age des véhicules

A l'occasion du renouvellement des conventions, de nombreux départements rajeunissent leur parc. Certains saisissent l'occasion pour interdire les strapontins et acquérir des véhicules de modèles nouveaux, qui sans être spécifiques au transport scolaire, ont cependant été étudiés notamment pour ce type d'utilisation.

Cependant, l'évolution de l'âge du parc ne traduit pas encore ces efforts. Comme l'indique le tableau suivant, plus de 40% des véhicules scolaires sont encore âgés de 15 à 25 ans. Cette proportion est toujours deux fois plus élevée que dans l'ensemble du parc, mais semble se stabiliser.

Age du véhicule (autobus et autocars)	Transports scolaires				Moyenne générale			
	%	%	%	%	%	%	%	%
	1995	1996	1997	1998	1995	1996	1997	1998
0 à 4 ans	11	9	11	12	24	23	22	23
5 à 9 ans	18	18	18	17	28	27	25	25
10 à 14 ans	29	28	27	27	25	25	24	24
15 à 25 ans	42	45	44	45	22	25	28	28
Total	13,2	13,3	11,5	11,2	10,1	10,3	10,3	10,5

Le groupe suggère que, compte tenu des récentes dispositions qui imposent l'équipement en ceintures de sécurité des véhicules neufs, et des réflexions en cours sur l'opportunité d'en rendre le port obligatoire, le questionnaire de cette enquête soit complété pour permettre de déterminer également le nombre de véhicules utilisés, équipés de ceintures.

I-2. ACCIDENTS : ANALYSE DES STATISTIQUES DE L'ANNÉE SCOLAIRE 1998/1999

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

A - S.N.C.F.

	Tués	Blessés graves
Accidents de train	0	0
Accidents d'autocars S.N.C.F.	0	0
Accidents individuels :		
- heurt par un train :		
en longeant les voies	0	1
en traversant les voies	1	2
- électrocution :		
en escaladant les wagons	0	1
- chute d'un train :		
montée en marche	0	0
descente en marche	2	2
TOTAL	3 (6 au 97)	6 (5 en 97)

Ce bilan concerne l'ensemble des accidents impliquant un enfant, usager ou non. Les accidents de voyageurs enfants (chute d'un train) ont occasionné 2 tués et 2 blessés graves. Un enfant a été tué en traversant la voie sur un passage planchéié dans un point non géré, 2 blessés gravement. D'autre part, 7 enfants ont été tués sur des passages à niveau, soit piéton, soit passager d'une voiture. A noter aucun accident du à un passage en chicane en deux-roues.

Ce bilan est faible par rapport à la fréquentation globale mais montre toute l'utilité de poursuivre les actions de sensibilisation menées par la S.N.C.F. auprès de sa jeune clientèle en milieu scolaire, avec la collaboration des enseignants.

A titre indicatif, les accidents de voyageurs, toutes classes d'âge confondues, intervenus durant l'année civile 1998, et concernant l'ensemble des classes d'âge, se répartissent de la façon suivante :

	Tués	Blessés graves
Accidents de train	0	4
Accidents de car	0	0
Accidents individuels :		
heurt par un train	8	0
chute d'un train	6	22
TOTAL	14	26

Le bilan des accidents d'enfants est donc en amélioration, mais la part des enfants dans le total des victimes (le 1/5 des tués et le 1/4 des blessés graves) est à prendre en considération.

B- R.A.T.P.

La R.A.T.P. communique le relevé de l'ensemble des incidents et accidents de voyageurs signalés à ses services, quelle que soit leur gravité. A la suite d'une réorganisation interne cette question est

désormais suivie par le service juridique qui devra tenir compte, comme le C.N.T. l'a demandé, du critère "âge des victimes".

Or, pour le métro et le R.E.R., si la nouvelle application retient bien ce critère, elle n'a pas encore pu, pour des raisons techniques, entrer en service. Il n'est donc toujours pas possible, pour 1998-1999, de connaître les accidents "voyageurs" par classe d'âge intervenus sur le réseau ferré. En ce qui concerne le degré de gravité, deux critères sont pris en compte : accident grave et accident mortel. Hors malaises, suicides, attentat, on a relevé les accidents mortels suivants qui correspondent à des causes qui pourraient concerner des jeunes :

CAUSES	Tués
Heurt ou traîné par un train	3
Circulation indue sur les voies	1
Chute lors de la montée ou de la descente	
Chute entre 2 voitures	1
Chute sur la voie	1
TOTAL	6

Parmi les accidents intervenus sur le réseau "bus", comme pour les années précédentes, on ne relève aucun accident mortel.

Les principales causes d'accidents ayant entraîné des victimes voyageurs sont les malaises, les accidents dus à la "brutalité de conduite" du machiniste, les accidents à la montée, à la descente ou à l'intérieur de l'autobus et les coincements par les portes de l'autobus. Les conséquences en sont le plus souvent bénignes.

Si l'on constate une diminution importante dans le bilan global de blessés (-12,5%) il faut noter que la sélection des dossiers est désormais plus rigoureuse (en sont exclues les victimes refusant les soins ou refusant de décliner leur identité). Par ailleurs, sont à présent pris en compte les victimes dues aux collisions avec les tiers.

Pour les moins de 18 ans, (qui représentent par rapport à l'ensemble des victimes 11% chez les garçons et 7% chez les filles), on constate une augmentation du nombre de victimes de + 7% qui se décompose en + 18,75% pour les garçons et - 0,5 % pour les filles. Un fait semble marquant : l'augmentation très forte des victimes de 1 à 5 ans (+ 20,5% contre + 1,5% pour les 6-18 ans). Les filles représentent toujours la majorité des victimes (56,4%) mais la tendance semble être à la baisse. Si d'un point de vue général, la fréquentation féminine est jusqu'à deux fois plus importante, ce facteur ne joue pas dans les tranches d'âge qui nous intéressent.

On rappelle que la mise en service de nouveaux équipements comme les tramways peut entraîner des types de risques spécifiques que la R.A.T.P. doit prendre en compte.

C-Routes (Transport par autocar)

Depuis 1982, le C.N.T. réalise la synthèse des données qui lui sont fournies par les services de la Police et de la Gendarmerie.

On trouvera, en annexe I du présent rapport, le rappel des définitions des notions de transport en commun d'enfants et d'accident de transport en commun telles qu'elles ont été adoptées par le groupe.

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

Les données générales concernant les enfants transportés par autocar durant la période du 1er juillet 1998 au 30 juin 1999 sont rappelées et comparées avec celles de l'année précédente. Puis, elles sont rapprochées des statistiques concernant les enfants piétons, usagers de deux-roues ou de voiture particulière durant la même période.

Il est procédé, enfin, à une analyse détaillée des accidents, suivant leurs causes et leurs circonstances afin d'en dégager les caractéristiques principales et émettre des propositions.

a) Données générales (Annexe II - Tableaux 1) :

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

Année scolaire (1)	1993/ 1994	1994 / 1995	1995/ 1996	1996/ 1997	1997/ 1998	1998/ 1999
Total des accidents	118	123	115	124	90	72
Dont avec victimes enfants	64	82	74	81	51	42
Total victimes enfants (2)	241	355	316	319	223	144
Tués	8	7	8	14	1	4
Blessés graves	27	40	19	23	34	12
Blessés légers	206	308	289	282	188	128

Période du 1er juillet au 30 juin

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

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

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

En janvier 1999, une modification des remontées d'information s'est produite. Elle a incontestablement eu une incidence sur le nombre total des accidents, certains ayant échappé à notre investigation. Il ne serait donc pas pertinent d'effectuer une comparaison sur l'évolution du nombre d'accidents par rapport aux années précédentes.

Cette réserve faite, à titre indicatif, on peut rapprocher ces chiffres d'accidents de transport en commun d'enfants, extraits des statistiques de la gendarmerie et de la police, de ceux établis par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière pour la même période (1er juillet 1998 au 30 juin 1999), concernant les enfants de 3 à 17 ans, piétons, usagers de deux-roues ou de voitures particulières :

	Tués				Blessés graves				Blessés légers			
	95/ 96	96/ 97	97/ 98	98/ 99	95/ 96	96/9 7	9798	98/99	95/96	96/9 7	97/98	98/99
Piétons	104	103	107	101	1393	1240	1032	937	5138	4883	4649	4670
Deux roues	271	290	238	260	3462	3323	3204	2898	10866	1033	10485	9862
Voitures particulières	311	296	303	303	1433	1463	1337	1345	7480	7216	7336	7036
Transports en commun d'enfants	8	14	1	4	19	23	34	12	289	282	188	128

(1) Chiffres D.S.C.R. – O.N.S.R. (provisoires pour 1998/1999)

Statistiques police-gendarmerie

En revanche, la base de données repose sur un nombre suffisamment important de cas pour que l'on puisse en tirer des conclusions sur les caractéristiques de l'accidentologie.

b) Analyse des accidents

- **Circonstances :** (Annexe II - Tableaux 2 A et 2 B)

- aux points d'arrêt :

- 13 accidents soit 18% du total (en 97-98 : 9 accidents soit 10 %)
- 18 victimes soit 12% du total (en 97-98 : 12 victimes soit 5 % du total).

Plus nombreux que l'an dernier, représentant 18% des cas recensées cette année, ces accidents ont eu généralement des conséquences très lourdes puisque 4 enfants ont été tués et 8 blessés gravement (en 97-98 : 1 tué et 6 blessés graves).

On retrouve les deux circonstances accidentogènes :

La descente du car de l'enfant et le heurt par des véhicules-tiers

7 accidents de ce type ont eu lieu :

3 se sont produits lors de choc avec des véhicules dépassant le car, causant 3 blessés graves.

4 se sont produits du fait de véhicules croisant, causant la mort de 3 enfants (dont deux dans le même accident), et blessant gravement 1 autre.

Exemples de ces accidents :

Après la descente du car, une fillette traverse imprudemment la chaussée. Elle est renversée par un poids-lourd croisant .(1T)

Deux fillettes sont fauchées en traversant la chaussée par un véhicule croisant, au niveau d'un arrêt de bus.(2 T)

Un enfant descendant du car est heurté par un poids-lourd qui effectuait le dépassement du T.C.(1B.G.)

L'embarquement et le heurt avec le véhicule de transport en commun :

5 accidents ont eu lieu dans cette circonstance, causant 1 tué et 4 blessés graves.

- pendant le trajet :

59 accidents soit 82% du total (en 97-98 : 81 accidents soit 90%)

126 victimes soit 88% du total (en 97-98 : 211 victimes soit 95%)

Il s'est agi dans la majorité des cas de collisions, le plus souvent avec des véhicules légers.

- **Causes** (Annexe II Tableaux 2 C et 2 D)

Les causes peuvent venir du véhicule lui-même (défaillances mécaniques), de chocs lors de manœuvres, du comportement du conducteur (infractionnel ou non), des passagers ou des autres usagers de la route.

Le véhicule lui-même : défaillance mécanique

A noter cette année : aucune ouverture de porte n'a été signalée. En revanche on relève une rupture d'essieu (7 BL), une perte de deux roues arrière et un problème de frein.

Ex : Un bus scolaire perd ses deux roues arrière gauche qui viennent heurter 2 véhicules venant en sens inverse.

chocs lors de manœuvres

5 accidents se sont produits du fait de choc entre l'enfant et l'autocar, entraînant 1 tué et 4 blessés graves

En voulant rattraper un car qui démarrait, un enfant a glissé sous le véhicule et a été tué, un autre, dans une circonstance identique a été légèrement blessé.

Lors de l'arrivée du car, 4 enfants ont été gravement blessés ;

Exemples :

- Un enfant recule, empiète sur la voie et est heurté par le bus qui arrive.
- Le car roule sur le pied d'un enfant qui marchait devant lui, et s'était écarté pour le laisser passer.
- Suite à une bousculade, 2 enfants ont eu le pied et la jambe pris sous la roue..

comportement du conducteur -

- Les accidents produits du fait du conducteur, qu'il y ait eu ou non infraction, représentent 24% du total, et ont entraîné 35% des victimes.

Un cas de fatigue du conducteur a été relevé, sans que l'on puisse savoir si ses temps de conduite et de repos étaient respectés :

Sur autoroute, le conducteur du car s'assoupit et percute un ensemble routier qui le précède.

Conséquence : 1 BG.

-Les autres cas relèvent pour la plupart de comportement infractionnel. Et ont causé 1 blessé grave et 48 blessés légers :

- 6 cas de refus de priorité ont causé 7 blessés légers.
- Un cas aurait pu avoir des conséquences dramatiques :

- le conducteur de transport scolaire ne respecte pas l'arrêt du passage à niveau. Il est percuté par le locotracteur qui circulait sur la ligne S.N.C.F. (20 enfants ont été légèrement blessés).

- comportement des autres usagers de la route (infractionnel ou non)

Représentant comme toujours près la moitié des accidents (33 sur 76), il a entraîné cette année 35% des victimes parmi lesquelles on dénombre 3 tués (les enfants heurtés par les véhicules aux points d'arrêt) et 6 blessés graves.

Parmi les accidents intervenus en trajet :

- Au cours d'une manœuvre de dépassement d'un ensemble routier, le conducteur d'une voiture particulière percute de face un véhicule de transport en commun (1 blessé grave, 2 blessés légers).

- comportement des passagers

Un accident s'est produit pendant le trajet, du fait des passagers.

- Distrait par un chahut, le conducteur omet un arrêt, freine et perd le contrôle du TC qui percute un talus (1 blessé léger).

- voirie et intempéries

De nombreux accidents se sont produits durant cette année scolaire de faits tenant à la voirie : travaux, accotements mal stabilisés (2 cas, 7 BL), verglas, neige, l'ensemble n'entraînant que des blessures légères.

c) Observations sur ces données

• Accidents aux points d'arrêt :

Tout laisse à penser que certains accidents ont cette année échappé à notre investigation. Or, malgré ces probables lacunes, on relève parmi les accidents connus une proportion relativement importante d'accidents aux points d'arrêt, avec des conséquences très graves .

Tout d'abord il apparaît plus que jamais nécessaire de poursuivre la recherche des améliorations techniques ou matérielles possibles :

L'aménagement des **points d'arrêt**.

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

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

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

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

Les points d'arrêt situés le long du trajet peuvent être plus ou moins fréquentés ; il n'est donc pas justifié de prévoir un aménagement « lourd » pour un arrêt utilisé provisoirement par une ou deux familles, et qui risque d'être supprimé au fur et à mesure de la progression de la scolarité des enfants. On peut toutefois envisager de stabiliser l'accotement à cet endroit par une dalle de béton qui éviterait ce qui se passe couramment, c'est à dire la création d'une cuvette du fait du piétinement des enfants, qui se transforme en flaque les jours de pluie, et qui conduit les enfants à descendre sur la chaussée, et prendre ainsi le risque d'être accrochés par un véhicule ou par le car.

Le guide méthodologique, établi sur ce thème par le C.E.R.T.U. et de l'A.N.A.T.E.E.P.¹ est un outil précieux. Les initiatives des départements en la matière sont déjà nombreuses (cf. II-2).

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

l'amélioration de la visibilité du véhicule.

L'équipement de pictogrammes à éclairer, recommandé par le groupe et à présent autorisé par arrêté, favorisera un progrès considérable en ce sens (cf. annexe III).

mais il faut aussi sensibiliser l'ensemble des **usagers de la route** aux risques qu'ils peuvent faire courir à un enfant en croisant ou en dépassant un véhicule à l'arrêt.

- Cette sensibilisation doit être menée dans chaque **département**, par tous les moyens disponibles: campagne d'affichage, journées sécurité routière, rappel dans les journaux locaux etc... et toucher l'ensemble des personnes concernées, enfants, parents, enseignants, autres usagers de la route.

- On peut également, dans le cadre d'une campagne **nationale**, notamment sur la vitesse, prévoir la diffusion d'un message **qui aurait pour cadre cette circonstance d'accident impliquant un car, un enfant et un autre usager de la route**, et qui serait élaboré suivant le ton **réaliste** adopté pour les nouvelles campagnes.

Les modalités de ces actions pourront être examinées avec les autorités organisatrices.

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

Il est nécessaire de rappeler les dispositions du Code de la route qui obligent les autres usagers à **ralentir au moment de l'embarquement et du débarquement des enfants** ;

Actuellement, aux termes de l'article R. 11.1 du code de la route : « Lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun de personnes ou de véhicules affectés au transport d'enfants et faisant l'objet d'une signalisation spéciale, au moment de la descente et de la montée et des voyageurs », les autres usagers de la route doivent réduire leur vitesse en raison des risques courus pendant cette phase du transport par les passagers des autocars montant ou descendant.

Apparemment, ces prescriptions, difficilement sanctionnables en l'absence d'accidents, ne sont pas respectées.

- **Accidents en trajet**

- **fautes de conduite**

L'accord intervenu dans le cadre de la convention collective permet à présent d'étendre aux conducteurs de transport routier de voyageurs les dispositions prévues par la loi « Gayssot » relatives à la formation initiale et continue des conducteurs (FIMO et FICOS).

Pour les conducteurs scolaires, le groupe insiste sur la nécessité de poursuivre les actions déjà entreprises pour dispenser une formation spécifique qui tienne compte de la spécificité de cette « clientèle » d'enfants. Nombreux sont déjà les organisateurs et les transporteurs qui se sont engagés dans cette voie.

- **transport d'enfants handicapés**

Cinq accidents ont concerné des transports d'enfants handicapés. Ils ont causé un blessé grave et 12 blessés légers. Au vu des circonstances ils semblent plutôt avoir été provoqués par des fautes commises par d'autres usagers de la route.

Le CNT a décidé d'étudier cette question de la sécurité des déplacements des personnes handicapées au sein d'un groupe de travail « ad hoc », qui traitera du problème des enfants comme des adultes (cf. II-3).

Ce type de transport est le plus souvent effectué par des petits véhicules ; une fiche extraite du guide à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires, tel qu'il a été actualisé fait le point sur le transport dans ce type de véhicule (cf. annexe n° V).

- **Intempéries et état de la voirie**

L'expérience menée dans le département de l'Isère paraît tout à fait intéressante, compte tenu des récentes tempêtes de fin 1999. En effet ce département s'est particulièrement préoccupé de la question des modalités d'exploitation des circuits de transport scolaires en période hivernale, comme l'indique le Président du conseil général dans sa réponse à M. Pierre PERROD, président du CNT :

« Je considère que cette question n'a pas reçu actuellement un traitement satisfaisant et qu'il faut être particulièrement attentif vis à vis des services qui s'exécutent sur des routes présentant des caractéristiques réduites ou dans des régions fréquemment soumises aux intempéries. J'ai confié en ce sens une réflexion au CETE de LYON en vue d'analyser de façon précise les modalités d'exécution sur un échantillon de 20 circuits, exposés à ce type de risque. A l'issue d'une première phase d'étude, il apparaît que la réflexion mérite d'être poursuivie en vue d'aboutir à des solutions concertées avec les différents partenaires concernés : procédures de mise en veille hivernale des entreprises, exigence de qualification du personnel, mise au point de circuits réduits en période difficile... constituant quelques unes des pistes sur lesquelles il conviendra de travailler au cours des prochains mois, sachant que nous souhaitons également avoir sur ce point des échanges d'expériences avec les services de l'Etat et avec les autres autorités organisatrices. »

Chaque département a ses spécificités géographiques : il n'est pas question d'étendre à l'ensemble du territoire un dispositif adapté à une zone de montagne mais **il sera très intéressant de connaître les résultats de cette étude, certains d'entre eux pouvant probablement être transposés.**

Chaque année, certains départements sont concernés par les intempéries et les préfets en accord avec les présidents des conseils généraux décident de suspendre les transports scolaires.

Cette mesure est parfois contestée : il est notamment reproché aux transporteurs comme aux autorités locales de ne pas disposer des matériels adéquats pour équiper les véhicules et pour dégager la voirie.

On peut tout de même raisonnablement admettre qu'un département de plaine n'a pas à avoir en permanence un équipement matériel aussi adapté qu'un département de montagne. En revanche, il serait très utile que les services compétents définissent, à titre préventif, en concertation avec les transporteurs, un **plan d'intervention** sur le réseau utilisé par les lignes régulières et les services scolaires, quel que soit le statut des voies (national, départemental ou communal).

Deux départements ont fait part de leurs initiatives dans ce domaine : dans l'Hérault, parfois touché par les inondations, les chefs d'établissement scolaires sont invités à définir, avec les transporteurs, préalablement et par écrit, une procédure d'évacuation de façon à n'oublier ni établissement ni transporteur et à prévoir l'accueil des enfants dans les mairies en cas d'absence des parents. La « charte de qualité » de l'Aisne insiste sur la nécessité de circuits d'information infaillibles en cas de difficultés climatiques et indique, qu'en cas d'intempéries exceptionnelles, les conducteurs restent seuls juges.

- **Alcoolémie**

Aucun accident dû à cette cause n'a été constaté durant l'année scolaire étudiée. Cependant la presse s'est fait l'écho récemment d'un cas de conduite de car scolaire en état d'ivresse. Ce risque potentiel existe toujours et on sait l'importance que les pouvoirs publics attachent à la lutte contre l'alcoolisme au volant.

Comme le mentionnait déjà le rapport de 1996-1997, il faut rappeler que selon le code du travail, tous les chefs d'entreprise de plus de 20 salariés ont la possibilité d'appliquer un règlement intérieur qui, comme le reconnaît la jurisprudence, peut prévoir l'utilisation de l'alcootest sur les employés dont le travail exécuté en état d'ébriété compromettrait gravement l'hygiène et la sécurité de l'entreprise. Plus largement, l'article L 232-2 du code du travail « interdit à toute chef d'établissement, directeur .. ; et en général à toute personne ayant autorité sur les ouvriers et employés, de laisser entrer ou séjourner dans les mêmes établissements des personnes en état d'ivresse ». Une circulaire du 15 mars 1983 précise que, si le recours à l'alcootest n'a pas à être systématique, il doit être utilisé lorsqu'il s'agit de vérifier le taux d'alcoolémie d'un salarié qui conduit des véhicules et notamment transporte des personnes.

Dans certains pays étrangers, le contrôle est exécuté avant toute prise de volant et le taux d'alcoolémie est fixé à 0.

- **Accidents dont le conducteur a été victime**

On relève cette année deux blessés graves et un blessé léger.

I –3 DÉGRADATION DES COMPORTEMENTS

Chaque année, il apparaît que certains circuits scolaires deviennent de plus en plus difficiles à gérer du fait de la dégradation du comportement de certains jeunes. Ce phénomène, limité au départ à la région parisienne et aux grandes agglomérations, s'étend à des zones moins urbanisées. C'est ainsi que les départements sont conduits à mettre en

place des solutions d'accompagnement, en ayant recours aux emplois-jeunes (cf . III-2-B et Annexe VII).

D'autres solutions peuvent être trouvées sur la base des contrats locaux de sécurité.

Ces points, toujours d'actualité, avaient été particulièrement développés dans le rapport 1997-1998.

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

II-1. - La mise à jour du « guide à l'usage des décideurs locaux » (brochure JO n° 1523)

Le guide élaboré par le CNT en 1989 destiné aux décideurs locaux en matière de transport scolaire est, depuis, publié par les Journaux officiels conjointement avec l'arrêté du 2 juillet 1982 sous la forme de la brochure intitulée « Transport en commun de personnes », n° 1523. Ce document, qui se veut pratique, rappelle ce que l'on attend du personnel de conduite, mentionne les éléments de sécurité propres au véhicule, analyse les différents problèmes qui peuvent se poser aux points d'arrêt et pendant le trajet, aborde les aspects de prévention, d'éducation et de formation à la sécurité, et, enfin, analyse le partage des responsabilités. Pour chacune des questions traitées il donne un certain nombre de recommandations.

Depuis 10 ans cette brochure fait l'objet d'une demande constante. Or la réglementation, comme les pratiques ont évolué et certains besoins nouveaux sont apparus notamment du fait des regroupements pédagogiques et de la présence croissante d'enfants de maternelle dans les cars scolaires. Le groupe a donc décidé, lors de l'examen du dernier rapport annuel, de procéder à sa réactualisation. Un « comité de rédaction », composé de volontaires issus du groupe, a travaillé à cette révision durant l'année 1999.

Il a tenu à consulter par écrit les principaux intéressés que sont les présidents des conseils généraux. Certains d'entre eux, comme les présidents des conseils généraux de Haute Garonne, du Loir et Cher, des Pyrénées Atlantiques, du Bas-Rhin ou du Finistère, ont fait part, d'une manière très détaillée et particulièrement constructive de leurs expériences pratiques et de leurs suggestions.

A - C'est ainsi que, pour répondre à leurs demandes, certains points ont été approfondis, comme :

- la formation du conducteur

Il est rappelé la nécessité d'une formation spécifique au transport d'enfants, qui devra compléter les dispositions prises dans le cadre de la négociation collective qui visent à étendre au transport de voyageurs la formation initiale et continue prévue par la loi « Gayssot » (FIMO et la FICOS).

- l'accompagnement des enfants : cette question a été traitée sous ses deux aspects :

aux points d'arrêt, comme précédemment, il est rappelé le rôle des parents, surtout quand il s'agit de très jeunes enfants : ils doivent être présents à l'arrêt du car.

mais également durant le trajet : en effet, compte tenu de l'évolution des besoins et, précisément, de la présence de ces très jeunes enfants dans les cars, il est recommandé, suivant les conclusions du rapport élaboré sur cette question par A. de Fleurieu, Inspecteur général de l'Equipement, de développer les solutions d'accompagnement.

- le transport des enfants assis et la règle des 3 pour 2

Il est recommandé que l'organisateur, en relation avec le transporteur, évite d'utiliser la possibilité des « 3 pour 2 » aux places les plus exposées et recherche les moyens d'adapter les services pour qu'à terme rapproché, chaque enfant puisse disposer d'un siège.

- la nécessaire amélioration de la coordination avec l'Education nationale.

Ce point a été souligné par l'ensemble des départements consultés. En référence à la circulaire de 1995 et la note de service de 1996, le guide rappelle le rôle que peuvent et doivent jouer les conseils départementaux de l'Education nationale (CDEN) en intégrant le transport scolaire dans leurs thèmes de travail, et en invitant les transporteurs, lorsque cette question est à l'ordre du jour. Il fait référence également à la note de service de 1996 qui demande qu'un correspondant du conseil général soit désigné au sein des services de l'Education nationale pour les questions de transport.

- les questions de responsabilité ont également été actualisées, à la lumière des travaux effectués par le CERTU, avec la collaboration de la DTT.

B - Des points nouveaux ont été abordés :

- Ainsi la question du transport en petits véhicules, ses règles concernant le véhicule, le conducteur, les systèmes de retenue etc.... (compte tenu du développement de ce type de transport, la partie du « Guide » correspondante est reproduite en annexe V).

- La suppression progressive des strapontins et la distinction suivant les services.

- La question du port de la ceinture de sécurité dans les véhicules qui en seront équipés, en tenant compte de la réflexion menée récemment par le CNT. (cf § suivant).

Le texte définitif a été approuvé par l'ensemble du groupe, début décembre 1999. Il a été transmis aux services des J.O. qui vont en assurer la parution, courant du premier trimestre 2000, dans les mêmes conditions que précédemment, c'est-à-dire sous la forme d'une brochure, conjointement avec l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié.

II-2. - La question de l'opportunité de rendre obligatoire le port de la ceinture dans les autocars

Par lettre du 7 mai 1999, le ministre des transports a saisi le CNT d'une réflexion sur l'opportunité de rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les autocars, sachant qu'à présent, en application des dispositions européennes transcrites en droit français par les arrêtés du 5 décembre 1996, les véhicules neufs sortent d'usine équipés de ceintures.

Cet équipement se fait suivant un échéancier qui a débuté pour les véhicules d'un nouveau type de plus de 3,5 t. le 1^{er} octobre 1997, s'est poursuivi pour les véhicules d'un nouveau type de moins de 3,5 t. 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 t. au 1^{er} octobre 1999 et pour les moins de 3,5 t. au 1^{er} octobre 2001. Les véhicules de moins de 3,5 t. devront avoir des ceintures à 3 points, ceux de plus de 3,5 t. des ceintures à 3 points ou 2 points s'ils sont munis de sièges réducteurs d'impact.

La question comportait deux volets qu'il a été jugé opportun de traiter séparément, mais en toute coordination : celui des conducteurs et celui des passagers.

A – Le cas des conducteurs

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

Conscient du besoin de faire totalement accepter cette obligation par les principaux intéressés, qui jusqu'à présent en étaient exemptés, il propose que cette mesure soit précédée d'une **campagne de sensibilisation**, élaborée et menée en liaison avec l'ensemble des partenaires ; cette action s'inscrira dans le cadre de l'action entreprise par les pouvoirs publics pour diminuer le risque routier dans les entreprises et promouvoir une culture de sécurité.

L'avis du CNT figure en annexe IV 1-

B -- Le cas des passagers

Pour les passagers, adultes comme enfants, un groupe « ad hoc » a été constitué entre de l'ensemble des partenaires du transport routier de voyageurs et présidé par le général Guy Quérolle, délégué général de l'Union des offices interconsulaires des transports et des communications.

Les méthodes de travail ont été les mêmes que celles adoptées lors de la réflexion concernant les conducteurs, s'appuyant sur l'accidentologie, qui démontre clairement que la première mesure de sécurité visant à diminuer la gravité des accidents d'autocar est bien l'équipement et le port de la ceinture de sécurité à toutes les places, étant bien entendu que celle-ci doit être installée dès la construction, et ainsi jamais sur un véhicule ancien.

Cependant l'accidentologie démontre également que, pour les enfants de moins de 10 ans, et dans certaines configurations d'accident, le port de la ceinture de sécurité est susceptible de présenter des risques graves, qu'elle soit à 2 points ou à 3 points. En voiture particulière, équipée de ceintures à 3 points, des dispositifs de retenue adaptés à cette tranche d'âge ont été étudiés et leur port est obligatoire. En l'état actuel des recherches, aucun aménagement technique analogue n'existe ou n'existera à court terme pour les autocars.

Sur ce constat, après une large concertation qui a mis en évidence l'ensemble des problèmes techniques, juridiques et économiques, le groupe s'est efforcé de dégager des principes généraux, d'en étudier l'application notamment au cas des enfants et suivant les différents types de transport, dont le transport scolaire.

L'intégralité de l'avis est reproduit dans l'annexe IV- 2.

Les principales conclusions sont les suivantes :

Le CNT estime que le port de la ceinture doit être rendu obligatoire pour les passagers de plus de 10 ans dans les autocars qui en seront équipés.

En cas de défaut de port par les passagers, la responsabilité pénale devra rester individuelle pour chacun d'entre eux, dès lors qu'ils sont âgés de 13 ans et plus. En aucun cas la responsabilité du conducteur et de son employeur ne devra être mise en cause et ces dispositions devront être prévues par les textes. Un pictogramme rappellera cette obligation aux passagers.

Le CNT a distingué le cas du transport occasionnel, où l'obligation doit être instaurée dès maintenant, dans les véhicules équipés, en tenant compte des réserves tenant à la morphologie des enfants (cf. texte de l'avis) et le **transport scolaire**, où une solution progressive doit être trouvée.

En effet il est indispensable de tenir compte de l'ensemble des contraintes économiques et sociales qui tiennent à cette activité dont l'organisation et le financement (conventionnement) sont à la charge des collectivités locales. Ainsi l'application de la règle des « 3 pour 2 » (valable pour les moins de 12 ans) doit être strictement limitée. Dans la mesure où cette règle est contradictoire avec le port de la ceinture, sa suppression sera étudiée, suivant des modalités cohérentes avec le taux de renouvellement du parc, en tenant compte des conséquences financières qu'il entraîne.

Pour les enfants de moins de 10 ans, dont la morphologie est incompatible avec le port des dispositifs actuellement prévus par les textes (ceintures à 2 et 3 points) et qu'il n'est donc pas possible, pour leur sécurité, d'attacher, le CNT fait les propositions suivantes :

- recommander dès à présent aux constructeurs et aux instituts de recherche l'étude et la mise au point de dispositifs standards adaptés, compatibles pour toutes les catégories de passagers, tout en poursuivant les perfectionnements techniques qui contribuent à l'amélioration de la sécurité.

- compenser l'absence de systèmes techniques adaptés par la présence d'accompagnateurs formés, qui permet de maintenir le calme nécessaire à la sécurité du transport.

Pour les enfants situés dans la tranche d'âge de 10 à 13 ans (non compris) dont la morphologie est compatible avec le port de la ceinture, mais qui ne sont pas pénalement responsables, le CNT est d'avis de laisser les organisateurs de transport prendre les mesures de sécurité qu'ils estiment nécessaires, tout en recommandant la présence d'accompagnateurs formés.

Pour les enfants de 13 ans et plus, qui peuvent être attachés, le CNT estime qu'ils doivent l'être sous leur propre responsabilité.

L'ensemble des mesures doit s'inscrire selon un échéancier dont les termes sont à fixer pour analyser et prendre en compte les conséquences techniques (inadaptation des équipements à l'âge des enfants, variété de l'âge du parc...), économiques (maintien de l'équilibre des conventions en cours, accompagnateurs, suppression du « 3 pour 2 »...) et juridiques (responsabilités).

Il se traduira notamment par la modification de certaines dispositions du code de la route et de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes. Les niveaux de responsabilités devront être clairement précisés, sur la base d'études approfondies. Il s'accompagnera d'opérations de sensibilisation destinées aux adultes et surtout aux enfants dans le cadre scolaire.

II-3. - La sécurité du déplacement des personnes handicapées

Le groupe a déjà souligné à plusieurs reprises les questions qui peuvent se poser lors du transport de personnes handicapées, notamment en ce qui concerne leur accompagnement.

Il apparaît nécessaire d'améliorer l'information sur les modalités d'organisation, de financement, la réglementation en matière de dispositifs de retenue, la définition des responsabilités des organisateurs, des transporteurs, des conducteurs, y compris pour les prestations effectuées hors du véhicule etc...

C'est ainsi que le département de l'Isère appelle l'attention sur le fait que les départements appliquent toujours une réglementation désuète, antérieure à la décentralisation et qui ne leur permet pas d'assurer leurs compétences de façon satisfaisante. Il regrette notamment que les conseils généraux ne soient pas représentés (même de façon minoritaire) au sein des Commissions Départementales de l'Education Spécialisée, ce qui, note-t-il, « ne favorise guère la prise en compte de la sécurité pour ce public spécifique ».

Un groupe « ad hoc » a donc été constitué au CNT, présidé par Catherine Chartrain, secrétaire générale. Son premier objectif est de rassembler la réglementation existante, qui relève de sources très diverses (Education nationale, affaires sociales, Transports...), de la rendre plus lisible, au besoin sous la forme d'un « guide ».

Cette étude, qui concerne adultes comme enfants, doit traiter de toutes les formes de handicap et aborder l'ensemble des types de transport (public, services privés, taxis ...).

à à à

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

III- 1. -DISPOSITIONS LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET CONVENTIONNELLES

L'ensemble des textes, tant nationaux qu'européens, figure en annexe VIII.

A - L'ANNÉE 1999 A ÉTÉ MARQUÉE, D'UNE PART, PAR LES SUITES DONNÉES A DEUX TEXTES DE LOI ADOPTÉS EN 1998 DANS LE DOMAINE SOCIAL :

Pour tous les conducteurs routiers professionnels, quel que soit leur statut et leur secteur d'activité, salariés ou non salariés, compte propre et compte d'autrui, marchandises ou voyageurs, la loi n°98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier, (dite « loi Gayssot »), qui modifie l'ordonnance du 23 décembre 1958, a posé le principe d'une

obligation de formation professionnelle initiale et continue : « Cette formation doit permettre aux conducteurs de maîtriser les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, ainsi que les réglementations relatives à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos. » ... « Ces actions de formation relèvent des types d'actions définies à l'article L. 900-2 du code du travail. ». Il s'agit donc de généraliser la formation initiale minimum obligatoire (F.I.M.O) et la formation continue obligatoire à la sécurité (F.C.O.S), mis en place dans le transport routier de marchandises par l'accord cadre du 5 janvier 1995.

Dans le cadre de la convention collective nationale des transports routiers, un accord relatif à la formation obligatoire des conducteurs de voyageurs a été signé fin décembre 1999.

La loi n° 98-461 du 13 juin 1998 portant loi d'orientation et d'incitation à la réduction du temps de travail (J.O. du 14 juin 1998), dite "loi Aubry", vise la création d'emplois par la réduction du temps de travail. Elle fixe cette réduction à 35 heures au 1er janvier 2000 pour les entreprises de plus de 20 salariés, et au 1er janvier 2002 pour les entreprises de 20 salariés et moins, ainsi que pour celles dont l'effectif atteindra 20 salariés entre le 1er janvier 2000 et le 31 décembre 2001.

La question de l'application de cette loi au secteur des transports de voyageurs du fait des rythmes de travail spécifiques de cette activité a été immédiatement posée par les partenaires sociaux et les organisateurs notamment par la voix de l'A.D.F. En effet, la loi donne une définition du temps de travail effectif, des repos et des pauses quotidiennes dont sont exemptés le personnel roulant et navigant du secteur des transports (article 7). En revanche, comme le soulignent les transporteurs, comme les organisateurs, la limitation par la loi du nombre et de la durée des interruptions de travail des salariés à temps partiel à une interruption par jour, de deux heures maximum (article 10 alinéa 4), ne tient pas compte de la spécificité du rythme d'activité des conducteurs scolaires qui doivent effectuer un service le matin et un autre le soir.

Le 23 décembre 1998 un accord national professionnel relatif au travail à temps partiel des personnels roulants des entreprises exerçant des activités de transport interurbain de voyageurs a été signé pour préciser les conditions d'emploi de ce personnel à compter du 1^{er} janvier 1999 et jusqu'au 30 avril 1999. Il prévoit en particulier :

- le gel, à travail constant du nombre de salariés à temps partiel dans les entreprises en 1999
- la fixation à compter du 1^{er} janvier 1999 et sans préjudice des résultats des négociations prévues par l'accord à venir sur la réduction du temps de travail de la durée maximale annuelle de travail effectif des personnels roulants sous contrat à temps partiel à 1595h.
- la requalification à temps complet des personnels roulants à temps partiels ayant travaillé pendant au moins 1595 h. de travail effectif durant l'année 1998 et encore présents au 1^{er} janvier 1999.

Cet accord a été étendu par arrêté du 9 avril 1999 et depuis le 1^{er} mai, les négociations se poursuivent pour arrêter des dispositions conventionnelles définitives.

La loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail rétablit l'ancien dispositif légal de travail intermittent, qui avait été abrogé par la loi quinquennale du 20 décembre 1993. Les partenaires sociaux pourront se référer aux nouvelles dispositions légales pour recourir au travail intermittent, spécifique aux conducteurs scolaires.

B. L' ANNÉE 1999 A VU ÉGALEMENT L'ADOPTION DE MESURES NOUVELLES RELATIVES A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

La loi n° 99-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs.

Cette loi comporte six mesures principales. La première est de créer un délit de très grande vitesse, sanctionnant les automobilistes récidivant en moins d'un an d'un excès de vitesse de plus de 50 k/h au-dessus de la limite autorisée. Les sanctions prévues iront jusqu'à 3 mois d'emprisonnement et jusqu'à 25 000 F. d'amende pour ce délit, selon l'appréciation des juges. A noter que jusqu'à présent

en France, aucun type d'excès de vitesse n'était possible de prison ferme. Le texte instaure la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en infraction. Celui-ci pourra s'exonérer de sa responsabilité pécuniaire s'il apporte la preuve qu'il n'était pas l'auteur véritable de l'infraction en cas d'excès de vitesse, de franchissements irréguliers de feux rouge ou de stops.

La seconde mesure est la mise en place de stages obligatoires pour les conducteurs novices auteurs d'infractions graves au cours de leurs deux premières années de conduite.

Le texte prévoit le dépistage systématique de drogues en cas d'accidents mortels et le renforcement des conditions d'accès à la profession d'auto-école. Enfin il renforce les sanctions prévues pour les atteintes sur les conducteurs de trains, de bus ou de métro

Le décret n° 99-868 du 6 octobre 1999 relatif au port de la ceinture de sécurité et du casque et modifiant les articles R.53-1, R.229, R.233 et R.256 du code de la route. Ce texte élaboré dans le cadre de la refonte du code de la route, ne modifie pas le contenu des dispositions actuellement en vigueur.

Enfin l'arrêté du 23 novembre 1999 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes fixe les caractéristiques et les conditions d'utilisation des pictogrammes lumineux. Ce texte, qui répond à une recommandation du groupe exprimée dans son rapport 1997/1998, autorise officiellement le pictogramme à éclairement qui a fait l'objet d'une expérimentation, ce qui devrait favoriser sa diffusion.

Au niveau européen, la directive "concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de 8 places assises, et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil", est toujours en préparation.

III- 2. - INITIATIVES ET ÉVÈNEMENTS

A - AU NIVEAU NATIONAL

1 - LES POUVOIRS PUBLICS

• La politique de sécurité routière : une cause nationale (C.I.S.R. du 2 avril 1999)

Devant l'aggravation du nombre de tués sur la route, le C.I.S.R., réuni sous la présidence du Premier ministre le 2 avril 1999 a défini la sécurité routière comme « grande cause nationale » en 1999.

Il a tout d'abord annoncé une intensification des contrôles routiers , qui devront progresser de 10 %, qu'il s'agisse du temps consacré, de l'utilisation des appareils ou du nombre de contrôles réalisés. Les crédits consacrés à l'équipement des forces de l'ordre seront augmentés de 25 %. Les opérations réalisées par la police et la gendarmerie feront l'objet d'un plan annuel départemental, réalisé en fonction d'une analyse des caractéristiques propres des accidents de chaque département.

Il a également décidé qu'un contrôle de sécurité des projets routiers de l'Etat serait effectué dès 2000 et qu'une concertation serait engagée avec les collectivités territoriales pour étendre ces expertises aux projets départementaux et communaux. « La sécurité routière doit devenir un des critères prioritaires pour choisir les opérations inscrites dans les prochains contrats de plan »

L'Etat donnera l'exemple dans la lutte contre les accidents de la route survenus dans le cadre professionnel : dans un délai de 3 ans un plan de prévention devra être mis en place dans l'ensemble des services centraux et déconcentrés de l'Etat

Dans le cadre scolaire, la sensibilisation des enseignants comme des élèves sera accentuée et 500 emplois-jeunes seront créés avec l'objectif d'améliorer la sécurité routière.

Enfin des moyens seront dégagés pour augmenter le budget des moyens de communication et les campagnes nationales d'information « devront être plus ciblées et adopter un ton plus direct ».

• Un nouveau ton donné aux campagnes de sensibilisation

C'est ainsi qu'à la veille des départs des vacances d'été, une campagne de communication au ton très réaliste, sous la forme de spots télévisés et d'affiches a été lancée. S'inspirant d'exemples étrangers comme anglais ou espagnols, elle rompt délibérément avec la pratique adoptée en France jusqu'à présent.

- **L'éducation à la sécurité routière dans le cadre scolaire**

Institué par la loi du 26 juillet 1957, l'enseignement des règles de la sécurité relative à la circulation routière ne constitue pas une discipline autonome, mais il s'intègre aux diverses matières d'enseignement.

Le décret n° 93-204 du 12 février 1993 précise les modalités de cette intégration de l'éducation à la sécurité routière dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans les établissements d'enseignement public et d'enseignement privé sous contrat (écoles et collèges).

Cette éducation à la sécurité routière commence en maternelle, se poursuit à l'école élémentaire pour déboucher en 5^e sur l'attestation scolaire de sécurité routière (A.S.S.R.) qui permet, à son obtention, aux jeunes de 14 ans, de s'inscrire à un stage d'initiation à la conduite des cyclomoteurs à deux roues en vue de l'obtention du brevet de sécurité routière (B.S.R.) et d'une attestation en classe de 3^e.

L'éducation routière met notamment l'accent sur le développement de la capacité de l'élève à faire face d'une manière responsable aux risques liés à la circulation routière, également dans les situations qu'il peut rencontrer comme **usager des transports collectifs**, et cela selon une double finalité : la première vise à protéger l'enfant dans les situations où il est menacé, soit seul (piéton, usager de deux-roues...), soit quand il est passager d'un véhicule, et la seconde a pour but de procéder à l'investissement éducatif nécessaire pour créer des usagers responsables et conscients.

Un certain nombre de mesures ont été prises pour favoriser et promouvoir cet enseignement : un réseau de **correspondants académiques et départementaux** a été désigné afin d'inciter 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.

Le groupe souhaite que les mesures soient prises pour que cette éducation à la sécurité routière porte également sur les comportements à adopter lors du transport en autocar, non seulement au cours du trajet, mais aussi aux points d'arrêt, en relation avec les risques courus par l'enfant "piéton".

A cet effet, un matériel pédagogique a été mis au point en concertation et diffusé aux instituts universitaires de formation des maîtres (I.U.F.M.), aux rectorats et aux inspections académiques. Il présente une analyse de l'insécurité routière, le rôle des partenaires impliqués, les textes réglementaires et des fiches pédagogiques directement utilisables dans des situations de classe. Une actualisation de ces documents a été opérée et les outils ont été diffusés en novembre 1999. Ils comprennent un livret destiné au collège, un autre à l'école et un dossier réunissant ces deux documents, conçu pour la formation initiale des professeurs stagiaires, comme pour la formation continue des enseignants et des différents acteurs du système éducatif.

- **La mise en place du programme « nouveaux services - nouveaux emplois »**

Le programme « **nouveaux services - nouveaux emplois** » a pour but de susciter la création d'activités pérennes dans le secteur public et associatif en réponse à des besoins émergeant ou non satisfaits dans les domaines de l'éducation, du sport du tourisme de l'action sociale et culturelle et de la sécurité routière. Il permet aux jeunes bénéficiaires âgés de 18 à 26 ans de se professionnaliser dans ces métiers. Les employeurs (associations, collectivités territoriales, etc...) bénéficient pour chaque poste d'une aide annuelle de l'Etat pendant 5 ans.

Sachant que la plupart des partenaires de la sécurité routière ont le statut requis pour être employeurs potentiels, le ministère des transports (D.S.C.R.), a mis au point un fascicule qui présente des exemples d'emplois pouvant être créés dans le domaine de la sécurité routière.

C'est ainsi qu'une fiche (n° 21) décrit un emploi créé par le conseil général de Savoie pour développer des actions de sécurité de prévention et d'apprentissage à la citoyenneté en direction des élèves qui utilisent les transports scolaires. Cette action doit être menée en partenariat avec la sécurité routière, l'ANATEEP, la Gendarmerie, les parents d'élèves et l'Inspection académique. Toujours en Savoie, un emploi est proposé pour observer quotidiennement les différents circuits scolaires du département, rapporter les éventuels incidents au service des transports, maintenir les liens entre les différents interlocuteurs et proposer des améliorations relatives à la formation, la sécurité ou l'organisation. Ces emplois bénéficieront d'un tutorat et d'une formation de base faite par le service des transports scolaires, mais également d'un plan de formation élaboré en liaison avec des organismes extérieurs (A.F.T. - A.F.P.A.).

- **la qualité éducative des transports scolaires**

Dans la ligne des recommandations de la circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires, des réflexions sont menées par les ministères concernés, le ministère de l'Education nationale, ainsi que le ministère de la Jeunesse et des sports, pour rechercher les moyens de faire de la **durée consacrée au trajet**, entre le point d'embarquement et l'établissement scolaire, un véritable moment d'éducation et d'information.

C'est ainsi que le gouvernement a défini une politique d'aménagement des temps et des activités de l'enfant, dont les grands principes sont présentés dans la circulaire n° 98-144 du 9 juillet 1998 « Aménagement des temps et des activités de l'enfant : mise en place du contrat éducatif local et des rythmes pérисcolaires ». Ce texte, signé par la ministre déléguée chargée de l'enseignement scolaire, la ministre de la jeunesse et des sports, la ministre de la culture et le ministre de la ville, offre le cadre permettant, **dans une perspective éducative et de manière cohérente, d'appréhender tous les temps périscolaires et extrascolaires de la vie de l'enfant ou du jeune**. L'objectif est d'inciter tous les partenaires responsables à divers titres de l'éducation et de la formation des enfants et des jeunes (administrations de l'Etat, collectivités territoriales, associations, organismes à vocation sociale, familles ...) à définir ensemble des projets éducatifs globaux intégrant les différentes activités de l'enfant et du jeune en dehors des heures de classe : il leur sera désormais possible, en s'engageant dans le cadre de "**contrats éducatifs locaux**", de coordonner leurs moyens et de mettre en commun leurs compétences afin de proposer aux enfants des activités favorisant leur épanouissement en dehors des heures scolaires.

- Ce dispositif se met progressivement en place :

En préalable, un diagnostic des besoins et des potentialités d'un territoire est établi, puis un groupe local chargé d'élaborer un projet est mis en place au niveau des communes et devra suivre les actions et au besoin les ajuster.

Ce contrat éducatif local est élaboré à partir du cahier des charges établi par le groupe de pilotage départemental. En milieu rural l'intercommunalité est encouragée (ce qui a pour conséquence de créer des occasions de transport).

En juillet 1999, sur l'ensemble de la France, plus de 4 400 communes avaient fait une proposition de contrat éducatif local. Ces projets concernent souvent des territoires organisés en intercommunalité ou des communes ayant un programme d'activités et une partie d'entre eux a d'ores et déjà été validée.

- Le groupe souhaite que le temps de transport soit désormais intégré dans cette démarche :

Il est évident que le temps consacré au transport scolaire, dans la mesure où il rassemble dans un même espace, immédiatement avant et après la classe, le public momentanément captif et inoccupé d'enfants et de jeunes scolarisés, représente l'un des moments susceptibles d'être intégrés dans un

projet éducatif local : celui-ci pourrait être efficacement valorisé par des activités éducatives centrées sur l'éducation à la citoyenneté et à la sécurité routière, ce qui aurait le double avantage de prévenir les chahuts et les accidents.

Comme l'indique Mme Ségolène ROYAL, ministre déléguée chargée de l'enseignement scolaire, dans une lettre adressée à M. Pierre PERROD, président du CNT, en date du 9 avril 1999, en réponse aux propositions émises par le groupe dans son dernier rapport, portant sur l'an-née1997-1998 :

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

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

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

- **Les sorties scolaires (Ministère de l'Education nationale et de la Recherche)**

En 1997, le ministère de l'Education nationale a procédé à la refonte de sa réglementation concernant les sorties scolaires qui a abouti, dans un premier temps, à l'élaboration et à la publication de la circulaire n° 97-176 du 18 septembre 1997, relative à l'organisation des sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires publiques (cf. B.O.E.N.- hors série n° 6 du 25 septembre 1997), complétée par la circulaire n° 97-176 bis du 21 novembre 1997 (B.O.E.N. n° 42 du 27 novembre 1997).

Le dispositif était complexe et avait suscité un certain nombre de réactions négatives. Il avait également eu comme effet de diminuer considérablement le nombre de sorties scolaires. Une mission d'évaluation a été confiée à l'Inspection générale de l'Education nationale qui a largement consulté l'ensemble des partenaires.

Une nouvelle circulaire est intervenue (Circulaire n° 99-136 du 21 septembre 1999 relative à l'organisation des sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires publiques (cf. B.O.E.N.- hors série n°7 du 23 septembre 1999). Elle prévoit un dispositif assoupli et simplifié, qui devrait relancer cette activité.

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

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

- soit le transport est assuré sur une ligne régulière et aucune procédure de contrôle n'est à prévoir.

- soit le transport est organisé par une collectivité territoriale ou par un centre d'accueil : ceux-ci doivent délivrer une attestation de prise en charge qui sera jointe au dossier de demande d'autorisation.

- soit l'organisateur de la sortie fait appel à une entreprise autorisée à exécuter des services occasionnels, inscrite au registre.

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

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

La solution du transport dans un véhicule personnel d'enseignants ou d'associations doit rester exceptionnelle et choisie en dernier recours (rappel de la note de service n° 86-101 du 5 mars 1986).

A noter que l'Education nationale prend le parti d'exclure l'application de la règle des 3 pour 2, puisque la configuration retenue pour déterminer le nombre de places est celle du « transport d'adultes ».

Ainsi deux dispositions des anciens textes, très contestées, ont été supprimées : la mention d'un répertoire départemental constitué par l'Inspection académique (il sera fait référence au registre des transporteurs) et les contrôles techniques et de vérification que devaient faire les enseignants.

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

• **Les centres de loisirs et de vacances (Ministère de la Jeunesse et des Sports)**

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

Depuis plusieurs années, les centres de vacances avec hébergement voient leurs effectifs diminuer, surtout en été, pour des raisons essentiellement économiques. Les séjours sont donc moins longs (environ une quinzaine de jours), mais un grand effort est effectué pour l'amélioration de la qualité des activités, ainsi que de leur sécurité.

En revanche depuis 1970, on assiste au développement des centres de loisirs sans hébergement, qui offrent une structure plus proche du milieu familial et peuvent prévoir des séjours courts de 5 jours maximum pour initier les enfants à des activités nouvelles (équitation, voile, séjour à la ferme ...).

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

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

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

Comme le souhaite le groupe de travail, une sensibilisation aux règles générales de sécurité routière et aux mesures de prévention à prendre en cas de transports en car est souvent faite dans les sessions de formation des animateurs et des directeurs de centres de vacances ou de loisirs débouchant sur des brevets d'aptitude (B.A.F.A. et B.A.F.D), parfois avec l'aide de l'ANATEEP.

Le groupe souhaite que dans le cadre des travaux menés actuellement pour réactualiser le contenu et les modalités de ces formations d'animation et d'encadrement, qui sont assurées par des associations, cette sensibilisation soit prise en compte et généralisée.

Plutôt que d'alourdir un programme déjà chargé par l'introduction d'un module supplémentaire, on peut toutefois **introduire cette sensibilisation de façon transversale**, au fur et à mesure des activités nécessaires à ces formations, qui incluent nécessairement des temps de transport. Afin de faciliter la prise en compte et la diffusion de cette sensibilisation à la sécurité des transports et assurer sa cohérence, il sera très utile de disposer d'un **outil pédagogique unique**, reprenant l'ensemble des consignes de sécurité et qui pourrait être diffusé à l'ensemble de ces organismes afin d'harmoniser cette formation. Cette tâche pourrait être entreprise par les partenaires concernés (Sécurité routière, Jeunesse et Sports, Education nationale, associations et transporteurs).

En juin 1999, comme l'année précédente, le ministère de la Jeunesse et des Sports a diffusé à tous ses services déconcentrés l'instruction « campagne d'été » pour rappeler les principales dispositions réglementaires et les recommandations qui doivent contribuer à garantir la sécurité matérielle, physique et morale des enfants et des jeunes. Y figurent en bonne place le rappel de la réglementation en matière de transport et les principales recommandations pour éviter les accidents dans le car et autour du car.

2 - LA S.N.C.F.

La S.N.C.F. accentue dans ses actions la prise en compte des clients et, parmi eux des plus jeunes qui constituent, suivant les régions, entre 22 % et 25 % de sa clientèle.

Elle mène des actions de prévention dans deux directions principales : une campagne de sensibilisation destinée aux enfants, et la mise en place d'équipements de sécurité sur le matériel roulant et sur les infrastructures, suivant des critères de priorité.

La **campagne de sensibilisation** intitulée « Comment bien utiliser le train », effectuée depuis 1995, est à présent étendue à l'ensemble des 23 régions. Cette campagne est menée en collaboration avec l'Education Nationale et avec la participation d'agents de la S.N.C.F. formés à cet effet. Elle est particulièrement bien accueillie par les enfants et par les enseignants dont le concours actif est la base de sa réussite. Il s'agit autant de prévenir les risques que peut courir un enfant en prenant le train comme voyageur, que de sensibiliser aux risques courus dans l'environnement du mode (jeux le long de la voie, vagabondage dans les gares, escalade des wagons).

A titre d'exemple, une campagne a été menée en juin 1999 dans deux communes de Bretagne, où des accidents et dégradations étaient survenus. Ciblée sur des enfants de CM1 et CM2 elle a permis de sensibiliser au fonctionnement et à l'utilisation du train, et permis sur la base de deux supports vidéo, de débattre avec les enfants.

Confrontée au problème du vandalisme et des agressions perpétrées par des jeunes sur ses lignes et dans les gares, notamment en milieu urbain, la S.N.C.F. a eu recours à la procédure des **contrats locaux de sécurité**.

Un tel contrat a été mis en place à Lille en 1999 : ce C.L.S. prévoyait la mise en œuvre de mesures de réparation pénale destinées à des adolescents ayant commis des actes délictueux dans le domaine

ferroviaire : actes de délinquance contre les clients, les agents ou les installations de la SNCF. Un protocole d'accord a donc été signé entre les représentants du ministère de la Justice et de la direction régionale de la SNCF pour définir les modalités d'accueil par cette dernière d'adolescents faisant l'objet de ce type de mesure de réparation pénale (catalogue de tâches, de lieux , de correspondants ...).

En Ile de France, en 1999, 100 agents de la S.N.C.F. se sont rendus dans 25 collèges pour rencontrer près de 3 200 élèves de 6^{ème} et de 5^{ème} afin de les informer sur les risques physiques et pénaux . (L'objectif pour 2000 est de rencontrer 8 000 jeunes dans 55 établissements).

Un « train de la citoyenneté » a circulé entre Nice et Marseille pour nouer un dialogue avec les jeunes.

Les différentes mesures de dissuasion prises par la SNCF (recrutement d'emplois-jeunes, mise en place par l'Etat d'une brigade des transports ferroviaires, création du poste opérationnel « Sûreté ») ont un effet positif puisque les agressions ont diminué de 48% et les vols de 20% pour la période d'avril à octobre 1999, par rapport à la même période de 1998.

En ce qui concerne le **matériel roulant**, à la suite d'un accident grave intervenu début 1999 (un enfant est tombé la nuit d'un train, la porte s'étant ouverte), la S.N.C.F a tout d'abord mené une campagne de prévention et a renforcé la signalétique dans les trains, puis elle a défini, suivant un échéancier qui doit se dérouler d'ici 2003, un programme d'équipement de fermetures automatiques des portes sur les voitures, les plus anciennes d'entre elles devant être réformées. Dorénavant, les voitures neuves, suivant la réglementation européenne, sortent d'usine équipées d'un tel dispositif.

D'autre part, on rappelle que la S.N.C.F. a défini un programme d'**équipements de sécurité sur les infrastructures**, dont la première phase est engagée depuis 1995, donnant la priorité aux gares dépourvues de personnel ou disposant d'une visibilité inférieure à 10 secondes et traversées par des trains roulants à plus de 160 Km/heure. Suivant leurs besoins, ces gares ont vu la totalité de leurs installations mises aux normes : mise en place de nouveaux pictogrammes (dans 268 gares), mise à niveau de panneaux existants, créations de passerelles (67) ou de passages souterrains (32). Dans un deuxième temps, l'effort se poursuivra en faveur de gares non surveillées (ou seulement partiellement), disposant d'une visibilité inférieure ou égale à 15 secondes, et où des "effets de foule" ont été observés (traversée simultanée de plus de 15 voyageurs).

Parallèlement à ces mesures techniques, on peut souhaiter, tant pour des raisons de sécurité que de sûreté, que la présence humaine soit assurée, au moins les jours d'affluence (départs et retours de vacances), dans certaines « petites gares », effectivement peu fréquentées le reste de l'année.).

3 – La R.A.T.P.

a- La RATP continue de mener des actions dans le cadre de la « Prévention Sécurité » .

Ces actions peuvent être scindées en deux groupes, même si elles sont coordonnées par un unique service.

1- Sur l'année scolaire 1998/1999, comme les années précédentes, les jeunes ont bénéficié d'actions de la part de la Fondation pour la Citoyenneté.

Devant la montée de la délinquance et des risques courus par sa clientèle et son personnel, la R.A.T.P. mène depuis quelques années une large action de prévention et d'insertion. Les différents aspects de cette politique sont coordonnées au sein de la « Fondation d'Entreprise pour la Citoyenneté », mise en place pour développer le partenariat indispensable entre les différents acteurs, et créer le réseau de relais nécessaire pour amplifier les initiatives entreprises.

C'est dans ce cadre qu'intervient l'action de l' « Association de Prévention pour une meilleure citoyenneté des jeunes » (A.P.M.C.J). Celle-ci, tout d'abord, initie les jeunes à la citoyenneté par le sport, les loisirs et la culture (centres de vacances, tournois sportifs, théâtre etc...).

Elle conduit également une action éducative en incitant, dans les établissements scolaires, la création des « cercles du citoyen » (99 fin 1998). Ce cadre permet aux enfants de dialoguer et de mettre en place des projets civiques concrets en liaison avec des partenaires publics et privés.

Enfin, par le biais de l'Ecole des citoyens, créée en 1995, elle permet l'éducation à la citoyenneté et l'insertion professionnelle. Composée d'une équipe pluridisciplinaire (militants associatifs, agents de la R.A.T.P., enseignants, policiers...), elle assure la formation des agents de prévention et de médiation sociale (A.P.M.S.), appelés parfois les « grands frères ». Ce dispositif existe depuis quelques années pour lutter contre la violence urbaine et ainsi assurer la protection des usagers et du personnel, et préfigure ceux des « emplois-ville » et des « emplois-jeunes », intervenus depuis. Recrutés parmi la population des quartiers « sensibles » (animateurs d'associations etc...) ces jeunes doivent mener des actions de prévention essentiellement fondées sur le dialogue, afin de désamorcer les éventuels conflits.

2 - Le relais des actions de l'A.P.M.C.J. est assuré, dans les « centres bus » et sur les lignes de métro, par les responsables « Prévention et sécurité ». Ces quelques 300 « animateurs-conducteurs » interviennent en milieu scolaire et associatif sur la base d'outils pédagogiques comme : « Mon territoire, c'est ma ville » qui permet de faire découvrir la ville aux enfants de 11-12 ans et de leur apprendre les codes de conduite qui s'imposent dans leur comportement dans les transports urbains, ils animent des projets qui peuvent traiter notamment des questions de sécurité dans les transports. Comme également : « Dans le bus, jouons la sécurité », qui rappelle les règles de montée et de descente, de comportement dans le bus de rite de paiement etc...

3- Enfin la RATP aide les écoles et les associations en offrant le transport.

On peut estimer qu'annuellement environ 60 000 scolaires supplémentaires sont sensibilisés et 12 000 transportés pour des actions complémentaires.

b- La formation des conducteurs

D'autre part, la R.A.T.P. prévoit toujours au programme des nouveaux conducteurs, en complément de la formation initiale, un module « Formation au secourisme, complément spécifique aux accidents de la route, information sur les transports scolaires, prévention du risque routier, comportement du conducteur au volant et analyse des accidents ».

4 - LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS (F.N.T.V.)

En 1999, l'action de la F.N.T.V. s'est concentrée sur les thèmes suivants :

a - La formation des conducteurs

En matière de formation, la Fédération a signé, en décembre 1999, avec les organisations syndicales un accord portant sur la formation initiale minimum obligatoire (FIMO) et la formation continue obligatoire de sécurité (FCOS). Cet accord porte notamment sur les modalités et le calendrier de mise en œuvre des formations pour les conducteurs. Les spécificités des personnels à temps partiel ont été prises en compte dans la répartition des périodes de formation.

b - Le temps partiel

En matière d'aménagement et de réduction du temps de travail, la F.N.T.V. a poursuivi tout au long de l'année 1999 des négociations avec les organisations syndicales sur les modalités de mise en œuvre des dispositions de la loi du 13 juin 1998, tant pour les personnels à temps complet que pour les personnels à temps partiel.

c - La qualité et la notion de « mieux-disant »

Poursuivant la réflexion qui avait été engagée, la Fédération recommande aux pouvoirs publics et aux autorités organisatrices la prise en compte, dans le cadre des appels d'offre, de la qualité comme critère de sélection. C'est à ce titre qu'elle a sollicité la constitution d'un groupe spécifique au C.N.T..

d - Les normes techniques des véhicules

Elle a obtenu du gouvernement français que soient autorisées les armoires à ski fixées à l'arrière des véhicules. Cette évolution significative de la réglementation non seulement permet aux entreprises françaises de transport routier de voyageurs d'être sur un même pied d'égalité avec leurs confrères européens, mettant ainsi un terme à un exemple flagrant de distorsion de concurrence, mais également participe à la sécurité du transport.

De plus, comme la Fédération l'a demandé, la circulation des autocars de 15 mètres sera autorisée dès octobre 2 001.

5 - L'ASSOCIATION NATIONALE POUR LE TRANSPORT ÉDUCATIF DES ÉLÈVES DE L'ENSEIGNEMENT PUBLIC (A.N.A.T.E.E.P.).

L'ANATEEP a organisé, comme chaque année, sa campagne nationale d'éducation et de sensibilisation des jeunes à la sécurité dans les transports collectifs. Cette treizième édition s'est déroulée entre le 11 et le 16 octobre 1999 et était centrée sur une étape cruciale et dangereuse du déplacement des jeunes : le point d'arrêt. L'occasion pour l'association de lancer ce mot d'ordre "Au point d'arrêt, attention !". Dans le cadre d'un partenariat fidèle avec la Direction de la Sécurité et de la Circulation routières (DSCR), l'ANATEEP a diffusé des dizaines de milliers de documents (plaquettes, autocollants réfléchissants,...) à destination des jeunes qui participaient à des séquences pratiques d'évacuation d'autocars ou d'autobus, mais également des établissements scolaires et de collectivités territoriales. Des départements comme le Vaucluse, la Drôme, le Tarn, la Loire, le Pas de Calais ou l'Hérault montent des partenariats avec les associations départementales de l'ANATEEP pour systématiser les interventions en milieu scolaire.

L'intérêt des différents partenaires du transport scolaire pour les Fêtes de la Sécurité, organisées et animées par l'ANATEEP, ne s'est pas démenti cette année puisque 27 journées départementales ont eu lieu avec, à chaque fois, une large couverture presse et média. Certains Conseils Généraux ou Préfectures (PDASR) ont même désiré les pérenniser par des engagements pluriannuels avec l'ANATEEP (Calvados, Isère, Ain,...).

Ces Journées d'ampleur départementale permettent de mobiliser tous les acteurs de la sécurité routière et 600 jeunes environ en un lieu, en un moment. Parallèlement, l'ANATEEP et ses relais départementaux ont poursuivi leurs efforts pour rassembler les différents acteurs du transport scolaire, notamment l'Education Nationale et les organismes ou institutions du monde du transport. Ainsi, des colloques ou réunions publiques (interdépartemental Corrèze/Dordogne à Terrasson, départemental comme en Eure-et-Loir, ou local tel Monistrol sur Loire en Haute-Loire,...) ont été animés et/ou organisés en de très nombreux endroits et sur de multiples thèmes (comportements conflictuels, responsabilités,...). Agréée "Association complémentaire de l'Education Nationale" depuis 1991, l'ANATEEP a suivi le groupe de travail constitué pour préparer la publication d'une circulaire sur les sorties scolaires, conciliant la nécessaire ouverture de l'école sur l'extérieur et l'indispensable sécurité des enfants. La circulaire a été publiée en septembre 1999. L'ANATEEP est de plus intervenue dans des stages du Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT) et de l'Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC).

L'année 1998/1999 aura vu l'association concrétiser de grands projets : un pictogramme à éclairement reconnu par les pouvoirs publics, une nouvelle maquette de sa revue nationale trimestrielle "Transports scolaires" et la réalisation de sa toute dernière production audiovisuelle, la vidéo "Transport'Attitude" (tournée dans le Val d'Oise), destinée à organiser des débats au sein des établissements scolaires (collèges et lycées). Parallèlement, l'ANATEEP, lors d'un Congrès national à Saint Laurent Blangy (Pas de Calais), s'est repositionnée sur de nouveaux champs d'intervention, prenant ainsi acte de l'évolution de la mobilité des jeunes vers plus d'intermodalité, de complexité dans les motifs de déplacement. D'une réflexion tournée traditionnellement vers l'interurbain, l'association entend faire entendre sa voix sur les conditions de déplacements des jeunes usagers en matière de transport régional (y compris ferroviaire) et urbain. Une implication accrue de l'ANATEEP à

la Semaine du Transport public, sa participation active à la réalisation de mallettes pédagogiques comme en Seine et Marne ou dans le cadre du comité de promotion des transports publics, sa présence au 1^{er} Salon de l'Education, sont venues renforcer ses actions pédagogiques. Enfin, cette année, l'association est particulièrement intervenue dans les Dom-Tom, avec des semaines de formation et de sensibilisation à la Réunion ou en Guyane.

Le bureau d'études de l'ANATEEP, le BETECS, développe chaque année un peu plus ses formations à destination de tous les acteurs qui, concrètement, "font" le transport scolaire. 480 conducteurs, 198 accompagnateurs (dont une proportion croissante affectés au transport de maternelles), 74 cadres et éducateurs, 18 personnes spécialisées dans le transport de personnes handicapées ont à cette occasion pu mieux entrevoir et comprendre l'ampleur de leurs responsabilités et les exigences de leurs missions. Une mention particulière doit être notée sur la formation d'emplois-jeunes, compte tenu de ses particularités et de son essor. Après avoir défini un nouveau métier, le "technicien sécurité transport", l'ANATEEP a prévu une formation initiale et continue de ces jeunes afin de pérenniser leur emploi. Des collectivités territoriales ont donc missionné le BETECS (Conseils Généraux du Bas-Rhin, de Dordogne, d'Ille-et-Vilaine, du Nord, de Haute-Corse, de l'Allier, SIVOM de Saint Laurent sous Gorre en Haute-Vienne) pour "professionnaliser" les 18 jeunes concernés.

Des expérimentations ont été menées cette année encore, en collaboration avec des ADATEEP, des préfectures et des inspections académiques, afin d'affiner les connaissances et les enseignements des dispositifs de sécurité et de secours mis en place (Test de nuit du Plan Rouge en Dordogne, mise à feu dans l'Indre d'un autocar suite à un choc avec une voiture, test de désincarcération d'un blessé grave dans la Loire,...). Ces expérimentations permettent de bien déterminer les gestes qui sauvent, les consignes à donner aux enfants, les procédures à mettre en œuvre,... La formation annuelle des formateurs nationaux de l'ANATEEP, dispensée par le BETECS, s'est tenue à Caen (Calvados).

L'ANATEEP est l'un des cinq membres fondateurs de l'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes (AIST). Cette organisation internationale non gouvernementale (OING), reconnue par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), a poursuivi ses échanges internationaux, avec en point d'orgue, ses Journées d'études AIST à Paris du 19 au 21 octobre 1999. Le réseau international de l'AIST a permis à l'ANATEEP d'enrichir considérablement l'étude qu'elle a réalisée pour le compte de la Commission européenne, consacrée à "la sécurité des transports scolaires en Europe". La plate forme continentale européenne de l'AIST a également adopté une liste de douze mesures indispensables à prendre par la Commission Européenne en matière de sécurité des transports de jeunes.

6 - LA PRÉVENTION ROUTIÈRE

Durant l'année scolaire 1998/1999, l'action de La Prévention Routière s'est poursuivie au niveau départemental comme national :

- au plan départemental :

Plusieurs comités départementaux ont organisé des opérations visant à sensibiliser les enfants aux règles essentielles de sécurité qu'ils doivent observer en tant qu'usagers des transports scolaires. Ces opérations ont été réalisées avec le concours de nombreux partenaires directement concernés par le transport scolaire : conseils généraux, préfecture, police, gendarmerie, D.D.E., A.N.A.T.E.E.P., enseignants, syndicats intercommunaux. Elles se sont déroulées sous des formes diverses : exercices pratiques d'évacuation, de montée et de descente des cars, débats et conférences avec les enfants, vidéos, formations d'animateurs et d'accompagnateurs, distribution de documentation.

En ce qui concerne l'éducation à la sécurité routière en général, près de 2 millions d'enfants sont passés sur les 681 pistes d'éducation routière animées par 1500 moniteurs de la police et de la gendarmerie nationales et employés municipaux.

- au plan national ce type de formation à la sécurité s'est poursuivie :

- 180 moniteurs d'éducation routière ont été formés dans le cadre de 14 stages et 2 nouveaux centres d'éducation routière ont été ouverts, portant à 22 le nombre de centres en exploitation. Une dizaine d'inaugurations est prévue durant l'année scolaire 1998/1999.

La diffusion d'une « mallette cyclo » destinée à permettre aux formateurs de préparer les jeunes à l'utilisation d'un deux-roues, dans le cadre notamment du brevet de sécurité routière, a été poursuivie.

Le programme pédagogique « Bien vu » destiné aux classes de CM1 et CM2 a été réactualisé. Il doit permettre d'aider les enseignants à sensibiliser les enfants à la nécessité d'être mieux repérés et identifiables lorsqu'ils sont amenés à circuler de nuit en s'équipant de tissus rétro réfléchissants : cette action est particulièrement intéressante pour prévenir les accidents qui ont lieu le matin à la montée du car, ou le soir à la descente. 10 000 dossiers ont été mis en place durant l'année scolaire 1998/1999.

Enfin, un module d'intervention pédagogique a été réalisé en partenariat avec l'association « Entreprise et Prévention » à l'intention des formateurs dans l'objectif de sensibiliser les élèves des lycées et collèges sur les dangers de l'alcool au volant.

B- AU NIVEAU LOCAL

1 - L'Assemblée des Départements de France (A.D.F.)

Lors de son congrès tenu à Toulouse en octobre 1999, L'A.D.F. (ex- A.P.C.G.) a rappelé les enjeux stratégiques des transports en termes d'aménagement du territoire, de secteur économique, et de service à l'usager auquel participe essentiellement le transport scolaire.

Conscients de la nécessité de répondre aux diverses attentes en matière de la qualité de service rendu et de la sécurité de ce transport, les présidents des conseils généraux ont réaffirmé la nécessité de parvenir à une sécurisation juridique des marchés de transports départementaux du fait des interprétations fluctuantes du droit applicable en ce domaine, code des marchés et loi Sapin.

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

Ils demandent que les transports scolaires soient reconnus comme un maillon de la journée scolaire de l'enfant et regrettent que, pour l'instant, aucune suite n'ait été donnée à leurs propositions visant à formaliser les liens entre les services départementaux et l'Education nationale, sous la forme d'un **protocole d'accord**.

Ce projet, soumis au gouvernement depuis 1997, a pour but d'améliorer les processus de décision, notamment en terme de calendrier, et de permettre l'information réciproque des différents décideurs ; il propose également des thèmes communs de réflexion sur la sécurité, et sur l'utilisation des temps de transport à des fins d'éveil et d'éducation, thèmes qui seraient ensuite déclinés au plan local, rejoignant ainsi les orientations envisagées depuis par les ministères signataires de la circulaire n° 98-144 du 9 juillet 1998 « Aménagement des temps et des activités de l'enfant : mise en place du contrat éducatif local et des rythmes périscolaires ».

2 - Les conseils généraux

Chaque année, les présidents des conseils généraux sont invités par le président du CNT à faire le point des initiatives qu'ils ont prises pour améliorer la qualité et la sécurité des transports scolaires, faire part des problèmes rencontrés, et informer des solutions qu'ils ont adoptées, l'objectif étant de permettre un échange d'expériences entre les autorités organisatrices.

Les initiatives

• L'aménagement des points d'arrêt

Les départements sont de plus en plus nombreux à sécuriser leurs points d'arrêt :

La Charente a engagé une opération de recensement complet (localisation géographique, photos numériques) de tous les points d'arrêt. Ce travail effectué grâce à l'embauche de 2 emplois-jeunes doit déboucher à terme sur l'aménagement des points dangereux par des zébras ou des panneaux indicateurs.

En Mayenne, toute création de points d'arrêt est obligatoirement examinée sur le terrain avant validation par le département, l'organisateur de second rang et le transporteur. L'ensemble des points d'arrêt de ligne régulière (220 arrêts) a fait récemment l'objet d'un nouvel équipement en poteaux et en cadres porte horaire pour améliorer l'information des usagers. De ce fait, un certain nombre d'arrêts ont été remis en cause au vu des critères de sécurité.

En Ille et Vilaine qui compte près de 5000 arrêts dont la majorité ne sont pas signalés, le conseil général avait adopté, en 1996, un plan d'aménagement quinquennal d'aménagement d'aires d'arrêt sur les routes départementales, dont la réalisation se poursuivra jusqu'en 2001. Ce programme, aidé par l'Etat, doit permettre de réaliser 65 arrêt aller et retour. En 1999 le département a voté un crédit sur 5 ans pour poursuivre cet aménagement et envisage de signaler systématiquement tous les arrêts de cars par l'implantation de poteaux d'arrêt.

Le conseil général de Vendée a pris en charge l'aménagement des points d'arrêt le long des routes départementales à hauteur de 50 %. En outre 330 abribus sont installés sur l'ensemble du département.

Le département du Bas Rhin a créé une cellule de 5 agents (dont 4 emplois-jeunes) dont l'une des missions est d'effectuer des opérations de contrôle des circuits et de recenser les points d'arrêts sauvages.

On rappelle deux initiatives particulièrement intéressantes sur le point de la méthodologie :

Le département du Morbihan incite les initiatives locales pour améliorer les points d'arrêt en proposant à chaque commune une méthodologie précise (-recensement des services scolaires susceptibles d'avoir des arrêts sur la commune - enquête auprès des transporteurs pour matérialiser sur un plan les arrêts - constitution d'une commission « Sécurité des transports scolaires » associant cette commune, le conseil général, les AO2, les parents, forces de l'ordre - diagnostic des arrêts avec visite sur place - prise de décisions sur les aménagements immédiatement nécessaires ou à venir-suivi et contrôle de ces décisions).

La Moselle a fait analyser en 1997 3 400 aires et points d'arrêt du réseau transport interurbain. Depuis 1998, une étude spécifique est menée sur les aires des circuits scolaires afin de supprimer celles qui présentent un risque. Les services départementaux constituent une base de données dans lesquelles sont répertoriés tous les points d'arrêt du réseau, sur la base de photographies numériques (face et profil).

Dans le Pas de Calais, toute demande de création d'un point d'arrêt fait l'objet d'une enquête sur le site afin de déterminer si ce dernier peut être marqué en toute sécurité. Si les services acceptent le principe de l'arrêt, celui-ci ne devient effectif qu'après la réalisation des travaux par le technicien du département, le financement étant à la charge de la commune.

• La formation des conducteurs

Le conseil général du Vaucluse poursuit, accompagnant l'effort de la profession pour répondre aux dispositions inscrites dans les nouvelles conventions, et en partenariat avec elle, des actions de formation des conducteurs.

En Vendée, chaque conducteur devra désormais posséder une expérience minimale d'un an en transport scolaire ou être titulaire du CFPM 138. Il devra également suivre une formation d'au moins 8 heures axée sur les relations de l'enfant et la gestion des situations d'insécurité (accident, indiscipline...).

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

Dans le Pas-de-Calais, il est demandé à l'exploitant d'assurer une formation continue et régulière des conducteurs (responsabilité, sécurité, relations avec les élèves). A cet effet l'exploitant doit produire au département le plan de formation mené dans l'entreprise durant l'année scolaire écoulée suivant un modèle défini (rappel des règles de sécurité, principes de secourisme, actualisation des connaissances du code de la route, exercices d'évacuation des véhicules).

Deux problèmes ont été particulièrement signalés au cours de cette consultation

- La concertation avec l'Education nationale

Nombreux sont les conseils généraux qui appellent l'attention sur les surcoûts créés par le manque de concertation avec les services de l'Education nationale : une meilleure coordination des horaires et des jours de fonctionnement des établissements scolaires permettrait de redistribuer plus utilement les moyens financiers dans une baisse du temps de parcours, une suppression de strapontins ou une augmentation des fréquences.

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

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

La circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires incite à accroître la concertation et la coopération entre les partenaires « pour mieux connaître les besoins, mieux tenir compte des réalités locales et du rythme de vie des enfants, réduire au minimum la durée des transports et assurer une meilleure sécurité aux points d'arrêt ». Elle cite tous les niveaux des services de l'Education Nationale auxquels cette concertation et cette coopération doit s'exercer. Ce texte a été complété par la note de service du ministère de l'Education nationale n° 96-093 du 22 mars 1996 (adressée aux recteurs, inspecteurs d'Académie, directeurs de services départementaux) qui insiste sur la mise en place au sein des services de l'Education nationale, d'un interlocuteur permanent pour le conseil général au sujet des transports scolaires.

Le groupe demande qu'une évaluation de l'application de ces deux textes fasse l'objet d'une **mission conjointe** de l'inspection générale de l'administration de l'Education nationale et de l'Inspection générale de l'Equipement.

- l'accompagnement

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

Deux cas méritent d'être développés, car ils abordent des questions souvent soulevées :

1 - Les Landes

Ce département vient de se prononcer pour une généralisation, sous certaines conditions, de la surveillance des plus jeunes enfants transportés dans les services scolaires.

Depuis 1978, le conseil général a subordonné l'organisation des transports scolaires et la prise en charge totale des frais de transports induits de la création d'un regroupement pédagogique à l'affectation par les communes concernée d'un agent communal pour assurer l'accompagnement et la surveillance notamment des élèves de maternelle pendant le transport. En contrepartie le département rembourse, au prorata temporis sur la base du SMIC horaire augmenté des charges sociales correspondantes, l'agent étant le salarié de la collectivité locale. Le département assure aussi l'agent sur le plan civil pendant le temps de surveillance. Ce dispositif concerne déjà 75 % de l'effectif des élèves de l'enseignement primaire et maternel transporté. Il s'applique sans difficulté à des circuits en boucle (une convention-type a été établie).

Le département a décidé d'étendre progressivement la surveillance des élèves aux circuits spéciaux de type radial et assurant le plus souvent un transport groupé de collégiens et d'élèves d'enseignement primaire et maternel effectué dans un véhicule de plus de 9 places, sous réserve d'un taux de remplissage de plus de 10 enfants de primaire et maternelle ou de plus de 5 enfants de maternelle.

Comme l'indique le président du conseil général : « L'ensemble de ces dispositions traduit les très grandes difficultés dans le monde rural à organiser un accompagnement des jeunes élèves, sur un plan purement conceptuel à la limite pour un seul élève dans le véhicule. Ces difficultés sont encore plus criantes dans un très vaste département comme les Landes, dans lequel le mitage de l'habitat résulte du passé, et dont près de la moitié de sa superficie, la plus boisée, a une densité de 5 à 7 habitants au km².

La réussite des efforts engagés reste totalement subordonnée à la capacité des communes de trouver dans le cadre administratif de leur regroupement un emploi principal aux personnes chargées de la surveillance. En effet, le temps de surveillance dans le car n'excède pas dans la quasi-totalité des cas 1h. 30 par jour de classe. Il faut aussi garder à l'esprit que le nombre de jours de fonctionnement global des établissements scolaires ne représente au mieux que la moitié de celui d'une année civile et que les lieux entre le début et la fin de la surveillance peuvent se trouver éloignés de plus de 15 km avec une coupure journalière de l'ordre de 7 heures entre les deux temps de surveillance. »

2 – L'Isère

Ce département a été l'un des premiers à imposer l'accompagnement des jeunes enfants. Il prévoit à présent des sessions de formation de ce personnel.

Parallèlement, la croissance des actes d'incivilité dans les transports publics départementaux a conduit le département à envisager un autre type d'accompagnement, destiné à des populations d'adolescents ou de pré-adolescents. Ainsi 15 **emplois-jeunes** ont été recrutés pour être affectés sur les lignes difficiles. Les premiers recrutements sont intervenus en 1999 et un processus de mise à disposition conventionnelle des transporteurs privés est actuellement en cours de mise en place. L'expérience s'avère à première vue très positive.

Ce département souhaite que, notamment par l'intermédiaire du CNT, des échanges d'expériences soient favorisées entre les autorités organisatrices qui ont pris des initiatives similaires.

❖❖❖

IV – UNE NOUVELLE APPROCHE : LA SÉCURITE DES ENFANTS EN TRANSPORT AÉRIEN

Les enfants sont de plus en plus nombreux à emprunter le transport aérien, soit seuls, soit en groupe. Plusieurs facteurs interviennent pour expliquer cette tendance : le développement du trafic entraîné par l'élévation du niveau de vie, la multiplication des lignes, l'existence de tarifs attractifs, l'accroissement des besoins de déplacements pour des motifs culturels (séjours linguistiques), de

loisirs ou tout simplement familiaux. De plus, en transport aérien, il est très sécurisant pour les parents de pouvoir confier un enfant à l'équipage.

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

Le transport des enfants en avion doit tout d'abord répondre à certaines règles de sécurité issues des principes généraux édictés par l'O.A.C.I., précisés en Europe par la réglementation dite « JAR-OPS » et transposés en droit français. A ces règles, s'ajoutent des pratiques que les compagnies adoptent dans un objectif commercial vis à vis de cette clientèle.

Il faut d'abord savoir que l'enfant est défini selon un critère « tarifaire » : il s'agit des enfants âgés de moins de 12 ans. A partir de cet âge, il relève de la tarification générale commerciale (jeunes de moins de 25 ans, famille etc...).

Une réglementation internationale :

Tout passager de 2 ans et plus doit disposer d'un siège individuel équipé de ceinture (depuis 1999, tout regroupement de 2 enfants sur un siège adulte est interdit).

Tout enfant de moins de 2 ans doit avoir avec lui un accompagnateur responsable (un accompagnateur par enfant).

Pour que les enfants de 2 à 12 ans appliquent les consignes de sécurité, ils doivent, s'ils voyagent seuls, être placés à côté d'un adulte qui contrôlera cette application. S'ils sont en groupe, ils doivent disposer d'un accompagnateur par tranche de 12 enfants, complète ou incomplète.

On ne doit pas placer près des issues de secours des personnes pouvant gêner une évacuation : personnes handicapées, âgées ...et enfants.

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

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

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

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

Des pratiques commerciales diverses

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

Ainsi la pratique des enfants « UM » (Unaccompanied Minor) : sur les lignes d'Air France, les enfants de moins de 12 ans voyageant seuls sont pris en charge par l'équipage, au moment de l'embarquement et du débarquement, et pendant le trajet, chacun d'eux est placé à côté d'un adulte. Celui-ci, comme cela lui est indiqué au départ, doit surveiller que les consignes de sécurité sont

appliquées par son jeune voisin. La difficulté est que l'on assiste de plus en plus souvent à des refus d'adultes d'avoir à exercer cette surveillance.

A l'arrivée, l'enfant doit être remis à la personne désignée à la compagnie pour le recevoir. Il arrive qu'un avion, en raison de conditions climatiques, soit détourné sur un autre aéroport que celui initialement prévu, et se pose alors la question de savoir à qui confier cet enfant mineur et comment gérer ce contretemps.

Sur certaines lignes, à des périodes déterminées comme les veilles de rentrées scolaires, le nombre d'enfants non accompagnés est très important et les compagnies peuvent imposer un quota et refuser l'embarquement, eu égard à l'obligation légale qui est faite de mettre un accompagnateur.

Un autre problème vient du développement de la sous-traitance. Ainsi un enfant, dont les parents ont acquis un billet auprès d'une compagnie déterminée, peut être transporté par une compagnie étrangère qui n'aura pas adopté la même pratique en matière de surveillance des enfants. A ceci peut s'ajouter un problème de communication en langue française.

Il persiste donc en transport aérien des usages relevant d'une époque où le trafic était moins développé, où les avions étaient plus petits et où il existait entre les passagers un certain climat de solidarité (ex : la surveillance d'un enfant était facilement admise). Cependant la situation a évolué : tout d'abord la réglementation de sécurité est plus contraignante, ensuite le trafic augmente, le comportement des passagers devient plus individualiste, chacun s'interrogeant sur la responsabilité que ce type de surveillance pourrait impliquer ; enfin la concurrence conduit les compagnies à développer certaines pratiques commerciales souvent très différentes les unes des autres et pouvant mettre en cause la responsabilité d'un personnel chargé de concilier les deux exigences « sécurité » et « commercial ». Ce manque de cohérence peut conduire parfois à des malentendus, voire à des incidents.

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

L'expérience de la compagnie nationale Air France

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

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

Des mesures particulières sont en vigueur :

- les familles, en vol long courrier, sont regroupées à l'arrière de l'appareil dans un « espace famille »
- sur tous les vols, des rallonges de ceintures sont installées pour permettre d'attacher les bébés.
- Les « UM » sont toujours placés à côté d'un adulte

- Quand ils sont plusieurs, ils sont regroupés pour permettre à un membre du personnel de mieux s'en occuper.

Des réflexions sont actuellement en cours pour assurer des mesures de surveillance à l'arrivée et aux correspondances des enfants « U.M. »

actuellement, la compagnie prend en charge l'hébergement et la mise en relation avec la famille. L'embarquement et le « re routage » de ces passagers sont prioritaires

Une intermodalité à faciliter

Comme le montrent les statistiques fournies par la compagnie nationale Air France, les enfants sont très nombreux à emprunter le transport aérien. Qu'ils soient seuls ou en groupe, ils utilisent parfois au cours du même voyage un autre mode (car, train etc...)

La définition de l'enfant et du bébé varie suivant les modes de transport, ce qui entraîne des conséquences en terme de tarifs, mais également en terme de responsabilités etc...

Les règles de sécurité ont été établies pour chaque mode selon sa spécificité. Ainsi, en aérien, suivant la réglementation, la mise en place des moyens d'accompagnement est à la charge du transporteur aérien. En transport par autocar, la Jeunesse et les sports et l'Education nationale imposent effectivement des normes d'accompagnement, dont la mise en place et le financement sont à la charge de l'organisateur du transport. Le développement de l'intermodalité nécessite une réflexion sur la cohérence et l'harmonisation de ces règles.

Le CNT demande que l'on étudie l'harmonisation **entre les modes** des définitions par âge des passagers (bébé, enfants, adultes), des règles de sécurité (comme celles relatives à l'accompagnement des enfants), des niveaux de responsabilités des transporteurs et de leurs personnels, et cela en tenant compte du contexte européen et international

V -RÉFLEXIONS POUR L'ACTION -

1 – Garantir la fiabilité et l'exhaustivité de la base de données

Le bilan exhaustif des accidents fourni par la Police et la Gendarmerie, et les analyses qui l'accompagnent, sont à la base des réflexions du groupe et conditionnent la fiabilité des propositions qui en émanent.

Selon l'article R 156 du Code de procédure pénale, « en matière criminelle, correctionnelle ou de police, aucune expédition autres que celles des arrêts, jugements, ordonnances pénales définitifs et titres exécutoires ne peut être délivrée à un tiers sans une autorisation du Procureur de la République ... ».

Depuis janvier 1999, cette procédure est strictement appliquée : chaque brigade communique au fur et à mesure les procès-verbaux d'accident au CNT, après avoir recueilli, pour chaque transmission, l'autorisation du Procureur de la République et supprimé, dans l'ensemble du document, toute indication à caractère nominatif.

Or l'expérience prouve que cette obligation ralentit et parfois compromet la remontée de ces informations. Ainsi, depuis janvier 1999, on constate une baisse sensible du nombre des accidents relevés par rapport à la moyenne enregistrée les années précédentes. De plus, on peut penser que certains parquets, en raison de leur charge de travail, ne sont pas à même de transmettre systématiquement ces informations.

Une base de donnée fiable et complète est la condition de la légitimité du type de travail effectué par le CNT.

C'est pourquoi le CNT, qui rencontre la même difficulté que les services du Ministère des Transports et les organismes d'études et d'accidentologie, s'associe aux demandes faites

auprès de la Chancellerie pour qu'une solution soit étudiée afin de faciliter ces transmissions d'informations, au besoin en adaptant le Code de procédure pénale.

- D'autre part, le CNT souhaite que les réorganisations et redéploiements des tâches de la gendarmerie et de la police ne compromettent, ni le recueil de données relatives aux accidents de transport d'enfants, ni la remontée de ces éléments vers le C.N.T. **Il demande donc aux forces de l'ordre de rappeler régulièrement à leurs services la nécessité de recueillir et de transmettre les informations, suivant les termes de la définition des accidents de transport d'enfants adoptée par le groupe (trajet et point d'arrêt).**

2 – les points d'arrêt

Sans préjudice des efforts à poursuivre sur l'amélioration des points d'arrêt, la visibilité du véhicule et la sensibilisation des enfants le groupe propose :

- l'actualisation du guide du CERTU

Le guide méthodologique, établi sur ce thème par le C.E.R.T.U. et de l'A.N.A.T.E.E.P.¹ est un outil précieux. Les initiatives des départements en la matière sont déjà nombreuses (cf. II-2). **Il serait utile que ce Guide soit actualisé** en citant des exemples de méthodologie adoptées par certains départements pour procéder à l'amélioration de la sécurité de leurs points d'arrêt (recensement, implantation etc...), et en présentant des aménagements effectivement réalisés.

- La diffusion, lors d'une **campagne nationale** de sécurité routière destinée à l'ensemble des usagers de la route, par exemple ciblée sur la vitesse, **d'un message qui aurait pour cadre cette circonstance d'accident, impliquant un car, un enfant et un autre usager de la route** et qui serait élaboré suivant le ton **réaliste** des nouvelles campagnes.

3 – Amélioration de la coordination avec l'Education nationale :

Pour une évaluation de l'application de la circulaire interministérielle du 23 mars 1995 et de la note de service de l'Education nationale du 22 mars 1996

La circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires incite à accroître la concertation et la coopération entre les partenaires « pour mieux connaître les besoins, mieux tenir compte des réalités locales et du rythme de vie des enfants, réduire au minimum la durée des transports et assurer une meilleure sécurité aux points d'arrêt ». Elle cite tous les niveaux des services de l'Education Nationale auxquels cette concertation et cette coopération doit s'exercer. Ce texte a été complété par la note de service du ministère de l'Education nationale n° 96-093 du 22 mars 1996 adressée aux recteurs, inspecteurs d'Académie, directeurs de services départementaux ; ces deux textes rappellent le rôle du Conseil départemental de l'éducation nationale (C.D.E.N.) sur l'organisation et le financement des services et la nécessité pour le conseil général de disposer d'un interlocuteur permanent au sein des services de l'Education nationale.

Le CNT demande qu'une évaluation de l'application de ces deux textes, la circulaire interministérielle du 23 mars 1995 et la note de service du ministère de l'Education nationale du 22 mars 1996, fasse l'objet d'une mission conjointe de l'inspection générale de l'administration de l'Education nationale et de l'inspection générale de l'Equipement.

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

4 – Intermodalité et sécurité du transport d'enfants : pour une harmonisation des règles et des pratiques

Qu'ils soient seuls ou en groupe, les enfants utilisent parfois au cours du même voyage plusieurs modes de transport (car, train, avion etc...). Les réglementations différentes, parfois contradictoires, peuvent être une source de difficultés, voire d'incidents.

Le CNT demande que l'on étudie l'harmonisation entre les modes des définitions par âge des passagers (bébé, enfants, adultes), des règles de sécurité (comme celles relatives à l'accompagnement des enfants), des niveaux de responsabilités des transporteurs et de leurs personnels, et cela en tenant compte du contexte européen et international.

❖❖❖

ANNEXES

Définitions des notions de « Transports en commun d'enfants » et d'«Accident de transport en commun d'enfants » adoptées par le groupe permanent « Sécurité »	55
Statistiques d'accidents de l'année scolaire 1998-1999 (Police et Gendarmerie)	57
Arrêté du 23 novembre 1999 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personne (pictogramme lumineux) J.O. du 10 décembre 1999	73
IV Avis du CNT sur l'obligation de port de la ceinture de sécurité dans les autocars, sur saisine du Ministre	
1 - Avis du CNT sur l'opportunité de rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité par les conducteurs de poids-lourds et d'autocars	75
2 - Avis du CNT sur l'opportunité de rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité par les passagers d'autocars	78
V.Le transport en voiture particulière (véhicule de moins de 9 places)	81
VI.Circulaire n° 99-136 du 21 septembre 1999 relative à l'organisation des sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires publiques (extrait)-	85
VII.Initiatives des départements en faveur de l'accompagnement des élèves transportés	87
VIII. Liste des textes concernant les transports d'enfants intervenus en 1998-1999	91
IXListe des organisations professionnelles et des organismes cités	93

❖❖❖

ANNEXE I :

DÉFINITIONS DES NOTIONS DE "TRANSPORT EN COMMUN D'ENFANTS" ET D' « ACCIDENT DE TRANSPORT EN COMMUN D'ENFANTS » ADOPTÉES PAR LE GROUPE PERMANENT "SÉCURITÉ"

I / TRANSPORTS EN COMMUN D'ENFANTS

Le groupe a retenu les transports d'enfants et d'adolescents de moins de dix sept ans ou qui suivent les classes de l'enseignement secondaire (premier ou deuxième cycle), lorsqu'ils sont effectués à destination ou au retour d'un établissement d'enseignement ou à l'occasion d'activités directement liées à l'enseignement, telles que les déplacements pour activités sportives (transports péri-scolaires*).

Toutefois, le groupe a estimé qu'il ne pouvait se désintéresser des autres transports d'enfants et d'adolescents (transports postscolaires), tels que les transports effectués à l'occasion de sorties non directement liées à l'enseignement ou pendant les vacances scolaires, notamment en liaison avec la fréquentation des colonies de vacances.

II / ACCIDENTS DE TRANSPORT EN COMMUN D'ENFANTS

Le groupe a retenu les accidents corporels survenant au cours des opérations de transport d'enfants et d'adolescents (y compris montées et descentes de véhicule) mettant en cause :

les véhicules de transport en commun des services routiers réguliers publics créés pour assurer à titre principal à l'attention des élèves la desserte des établissements d'enseignement ;

les véhicules de transport en commun des autres services routiers réguliers publics ;

les véhicules de transport en commun affectés occasionnellement à des transports scolaires, péri-scolaires ou postscolaires ;

les véhicules spécialement aménagés (enfants handicapés,...) affectés à un transport scolaire, péri-scolaire ou postscolaire.

III / DOIVENT ÉGALEMENT ÊTRE CONSIDÉRÉS COMME ACCIDENTS DE TRANSPORT EN COMMUN D'ENFANTS

Les accidents corporels survenant aux enfants et adolescents transportés ou destinés à être transportés dans les conditions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus lorsque ces accidents se produisent lors d'une traversée de voie de circulation dans les instants qui précèdent la montée dans le véhicule affecté au transport ou dans les instants qui suivent la descente de ce véhicule.

* Par transports péri-scolaires, il y a lieu d'entendre les déplacements présentant un caractère de régularité, directement liés à l'activité de l'établissement scolaire, à l'exclusion de tout voyage touristique.

ANNEXE II : STATISTIQUES D'ACCIDENTS DE TRANSPORTS D'ENFANTS DE L'ANNEE 1998-1999

Statistiques d'accidents des années scolaires 1984 à 1998 –1999

(Tableaux récapitulatifs d'ensemble)

ABRÉVIATIONS :

BL blessé léger TC transport en commun

BG : blessé grave VL : voiture particulière

T: tuéPL : poids-lourd

V: victime (T + BL + BG)

A/ TABLEAUX D'ENSEMBLE

Nombre d'accidents	84/ 85	85/ 86	86/ 87	87/ 88	88/ 89	89/ 90	90/ 91	91/ 92	92/ 93	93/ 94	94/ 95	95/ 96	96/ 97	97/ 98	98/ 99
Police (dt <u>avec</u> vict)	24 13	41 24	25 17	17 8	25 13	16 11	18 13	25 16	23 15	14 10	16 12	17 15	22 19	16 5	15 12
Gendarmerie (dt <u>avec</u> vict)	86 40	81 48	67 43	86 51	67 49	81 47	100 63	98 60	96 53	104 54	107 70	98 59	102 62	74 46	57 30
TOTAL (dt <u>avec</u> vict)	110 53	122 72	92 60	103 59	92 62	97 58	118 76	123 76	119 68	118 64	123 82	115 74	124 81	90 51	72 42

Nombre de victimes		84/ 85	85/ 86	86/ 87	87/ 88	88/ 89	89/ 90	90/ 91	91/ 92	92/ 93	93/ 94	94/ 95	95/ 96	96/ 97	97/ 98	98/ 99
Police	T	3	0	0	0	1	1	0	1	3	0	1	2	0	1	1
	BG	6	16	6	2	1	5	5	3	13	3	8	3	8	3	4
	BL	40	50	57	16	33	12	31	30	74	24	13	92	63	4	41
	Tot.	49	66	63	18	35	18	36	34	90	27	22	97	71	8	46
Gendarmerie	T	8	7	2	5	4	3	6	7	2	8	6	6	14	0	3
	BG	34	27	19	29	36	30	28	25	43	24	32	16	15	31	8
	BL	118	136	104	203	145	186	199	207	147	182	295	197	219	184	87
	Tot.	160	170	125	237	185	219	233	239	192	214	333	219	248	215	98
TOTAL	T	11	7	2	5	5	4	6	8	5	8	7	8	14	1	4
	BG	40	43	25	31	37	35	33	28	56	27	40	19	23	34	12
	BL	158	186	161	219	178	198	229	237	221	206	308	289	282	188	128
	Tot.	209	236	188	255	220	237	268	273	282	241	355	316	319	223	144

B/ NOMBRE MOYEN DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES (1984/1997)

Nombre accidents	Police		Gendarmerie		TOTAL	
	1984/98	1996/98	1984/98	1997/98	1984/97	1997/98
	21	16	89	74	110	90
T	1	1	6	0	6	1
BG	6	3	28	31	34	34
BL	38	4	180	184	219	188
Total victimes	45	8	214	215	259	223

NB – Compte tenu de la rupture de série, intervenue en janvier 1999, les moyennes n'ont pas été calculées.

A/ NOMBRE D'ACCIDENTS Tableaux analytiques (année scolaire 1998-1999) (EN NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES, AINSI QU'EN POURCENTAGE DU TOTAL)

CIRCONSTANCES

CIRCONSTANCES	1998 - 1999
1- Points d'arrêts (18 %)	13
— à la montée	
— à la descente	
par véhicule croisant	4
par véhicule dépassant	3
— par T.C. (arrivée ou départ)	5
dont bousculades	
— collision à l'arrêt	1
2 -Pendant le trajet (82 %)	59
— origine dans le T.C. (4 %)	3
• porte ouverte	
• incendie	
• défaillance mécanique	3
— origine à l'extérieur (78 %)	56
➔ Collisions (60 %)	➔ 43
• avec V.L.	31
• avec P.L.	1
• avec deux roues	3
• piétons	
• autres (T.C., tracteurs)	7
• collision en chaîne	1
➔ Sans collisions (18 %)	➔ 13
• pertes de contrôle diverses (Y.C. chocs avec obstacles fixes)	13
TOTAL (100 %)	72

CIRCONSTANCES

B/ NOMBRE DE VICTIMES

CIRCONSTANCES	1998 - 1999
1- Points d'arrêts (12 %)	18 (4 T - 8 BG - 6 BL)
— à la montée	
— à la descente	
par véhicule croisant	
par véhicule dépassant	5 (3 T – 1 BG – 1 BL)
— par T.C. (arrivée ou départ)	5 (3BG – 2 BL)
dont bousculades à l'arrivée	
— collision à l'arrêt	6 (1 T - 4 BG - 1 BL)

	2 (2 BL)
2 -Pendant le trajet (88 %)	126 (4 BG - 122 BL)
— origine dans le T.C. (5 %)	7 (7 BL)
• porte ouverte	7 (7 BL)
• incendie	
• défaillance mécanique	
	119 (4 BG - 115 BL)
— origine à l'extérieur (83 %)	
➔ Collisions	➔ 76 (3 BG - 73 BL)
• avec V.L.	42 (2 BG - 40 BL)
• avec P.L.	1 (1 BG)
• avec deux roues	0
• piétons	0
• autres (T.C., tracteurs)	33 (33 BL)
• collision en chaîne	0
➔ Sans collision	➔ 43 (1 BG - 42 BL)
• pertes de contrôle (Y.C. chocs avec obstacles fixes)	43 (1 BG - 42 BL)
TOTAL (100 %)	144 (4 T - 12 BG - 128 BL)

CAUSES

C/ NOMBRE D'ACCIDENTS

CAUSES	1998 - 1999
1- Les passagers (1 %)	1
— Chahut	1
2 - Le véhicule (11 %)	8
— Choc à l'extérieur	5
— Porte ouverte	
— Défaillance mécanique	3
— Incendie	
3- Comportement du conducteur (24 %)	17
A) Non infractionnel	
— Pertes de contrôle indéterminées	2

— Fatigue du conducteur	1	
B) Infractionnel (21 %)	1	
— Pertes de contrôle		15
• avec ou sans collision		
— Refus de priorité	6	
— Dépassemement	6	
— Ligne continue		
— Passage piétons - feu rouge		
— Vitesse excessive		
— Passage à niveau	1	
— Alcoolémie	1	
— non respect Point d'arrêt		
	1	
4 - Comportement des autres usagers (avec ou sans collision (46 %))	33	
— Piétons		
— Véhicules divers		
• V.L.		
• P.L.	25	
• Deux-roues	3	
• Autres T.C.	1	
• Autres véhicules		
	4	
5- Voirie (verglas, neige, animaux ...) (18 %)	13	
6 - Cause indéterminée		
TOTAL (100 %)	72	

CAUSES

D/ NOMBRE DE VICTIMES

CAUSES	1998 - 1999
1- Les passagers (1 %)	1 (1BL)
2 - Le véhicule (9 %)	13 (1 T - 4 BG - 8 BL) 6 (1 T - 4 BG - 1 BL) 7 (7 BL)
3- Comportement du conducteur (35 %)	50 (2 BG - 48 BL) • 1 (1 BG) 1 (1 BG) • 49 (1 BG - 48 BL) 22 (1 BG - 21 BL) 7 (7 BL) 20 (20 BL)
4 - Comportement des autres usagers (avec ou sans collision (35 %))	51 (3 T - 6 BG - 42 BL) 34 (2 T - 5 BG - 27 BL) 4 (1 T - 1 BG - 2 BL) 13 (13 BL)
5- Voirie (verglas, neige, animaux ...) (20 %)	29 (29 BL)
6 - Cause indéterminée	
TOTAL (100 %)	144 (4 T - 12 BG - 128 BL)

Listes complètes des accidents

CODES

(1) CIRCONSTANCES

	<u>Code</u>	
Incendie du véhicule		
Sans collision	10	
Suite collision	20	
Accident hors du véhicule		
Par le véhicule	avant l'arrêt	31
	au démarrage	32
	reculant	33
Par un autre véhicule	croisant après la descente des enfants	34
	dépassant après la descente des enfants	35
	avant la montée	36
Autres	37	

(2) CONSÉQUENCES CORPORELLES

Ne concernent que les enfants transportés, de même que ceux qui montent et qui descendent du TC, qu'ils soient heurtés par le TC ou par un véhicule tiers.

(3) CAUSE PRÉSUMÉE

Code		
Liée au conducteur du TC		
Comportement infractionnel	41	
Malaise	42	
Fatigue	43	
Liée au véhicule		
Freins	51	
Pneumatiques	52	
Ouverture ou fermeture de porte	53	
Mécanique	54	
Liée à la voirie et divers	60	
Fortuit ou indéterminé	70	
Dû à un autre usager	80	

(4) OBSERVATIONS

Description sommaire de l'accident

Indication des victimes autres que les enfants (conducteur du TC, accompagnateur ..)

Accidents de transport d'enfants constatés par la Sécurité publique (1^{er} juillet 1998 – 30 juin 1999)

Date	Heure	Circons-tances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS	
			BG	BL	T			
1	15/07/99	18 h 15	37	-	2	-	80	Le TC était arrêté derrière un car quand un PL est venu le percuter à l'arrière
2	17/07/99	14 h 55	37	-	2	-	41	Un véhicule particulier percute une camionnette transportant des adolescents handicapés alors qu'elle quittait son stationnement
3	17/07/99	15 h.15	37	-	20	-	41	Le conducteur du TC ne respecte pas l'arrêt du passage à niveau. Il est percuté par le locotracteur qui circulait sur la ligne SNCF
4	28/09/99	17 h 50	37	-	-	-	60	Un véhicule particulier glisse sur une plaque de gasoil et vient percuter un car transportant des enfants en voyage scolaire
5	05/11/99	8 h 15	37	-	-	-	70	Le conducteur du transport scolaire, sans passager à bord, perd le contrôle de son véhicule et vient percuter un arbre. (cond BG)
6	26/11/99	18h. 10	31	2	-	-	70	A l'arrivée du car scolaire, suite à une bousculade de lycéens, deux d'entre eux ont le pied et la jambe pris sous la roue.
7	14/12/99	8 h 00	37	-	-	-	52	Un car scolaire perd ses 2 roues arrière gauche, qui viennent heurter 2 véhicules venant en sens inverse
8	03/02/99	7 h 15	37	-	4	-	80	Un véhicule particulier se déporte sur la voie de gauche et heurte un bus de transport scolaire venant en face.
9	12/02/99	7h.40	31	-	-	1	70	Un enfant tente de rattraper un bus et en arrivant à sa hauteur, glisse sur la chaussée. La roue arrière du bus lui écrase le corps et la tête le tuant sur le coup
10	10/03/99	12h.15	31	1			70	Un enfant attendant le car de transport scolaire, recule, empiète sur la voie où il est heurté par le bus qui arrive
11	12/03/99	12h.15	31	-	1	-	70	Un enfant qui tentait de prendre le bus en marche chute et le TC roule sur le pied gauche.
12	14/04/99	7h.50	37	-	4	-	80	Un VL n'a pas observé le signal STOP. Le conducteur du car n'a pu éviter la collision
13	29/04/99	11h.40	37	-	4	-	80	Un VL effectue un changement de direction et entre en collision avec le bus qui progresse dans le même sens que lui sur la voie réservée.
14	19/05/99	7 h 50	31	1	-	-	70	Lors de sa manœuvre de stationnement le car scolaire roule partiellement sur le pied gauche d'un enfant qui marchait devant lui et qui s'était écarté pour le laisser passer.
15	24/06/99	10h.15	37	-	4	-	41	La conductrice du bus scolaire a serré de trop près le bas-côté de la chaussée, a heurté un arbre brisant les vitres latérales. Les enfants sont blessés par les éclats de verre.
TOTAL			4	41	1			

**STATISTIQUES PORTANT SUR LES ACCIDENTS DE TRANSPORT EN COMMUN D'ENFANTS
CONSTATÉS PAR LA GENDARMERIE NATIONALE (Période du 1er juillet 1998 au 30 juin
1999)**

- **Nombre total d'accidents** : **59**

- **Nombre d'accidents avec victimes enfants** : **31**

- **Circonstances** : • Incendie
10 - du véhicule sans collision 0
20 - du véhicule suite collision 0

• Accident hors du véhicule
31 - par le véhicule avant l'arrêt 0
32 - par le véhicule au démarrage 0
33 - par le véhicule reculant 0
34 - par un autre véhicule croisant après la descente
des enfants 4
35 - par un autre véhicule dépassant après la
descente des enfants 2
36 - par un autre véhicule avant la montée 0
37 - Autres circonstances 53

- **Conséquences corporelles** : Tués 3
Blessés graves 8
Blessés légers 37

- **Causes** : • Liées au conducteur TC
41 - comportement infractionnel 13
42 - malaise 0
43 - fatigue 1

• Liées au véhicule

51 - freins	1
52 - pneumatiques	0
53 - ouverture ou fermeture de porte	0
54 - mécanique	1
60 - Liées à la voirie et divers	12
70 - Fortuit ou indéterminé	9
80 - Dû à un autre usager	22

Accidents de transports d'enfants constatés par la Gendarmerie nationale (1^{er} juillet 1998 – 30 juin 1999)

Date	Heure	Circons-tances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS	
			BG	BL	T			
1	13/07/98	12 h 35	37	-	-	-	70	Un tracteur agricole s'apprêtant à tourner à gauche est percuté par un car scolaire qui le dépasse
2	15/07/98	08 h 35	37	-	5	-	41	Par imprudence, le conducteur d'un véhicule TC quitte la chaussée et finit sa course contre un arbre
3	19/07/98	16 h 40	37	1	4	-	80	Après avoir marqué le stop, le conducteur d'une VL redémarre alors que survient sur l'axe prioritaire un minibus transportant des enfants handicapés
4	20/07/98	17 h 50	37	-	-	-	80	Il s'agit d'une collision frontale entre une VL et un véhicule de TC, suite à la perte de contrôle du conducteur de la VL dans un virage
5	23/07/98	10 h 15	37	-	-	-	80	Il s'agit d'une collision frontale entre une VL et un véhicule de TC, suite à la perte de contrôle du conducteur de la VL dans un virage
6	06/08/98	07 h 35	37	1	-	-	43	Sur autoroute, le conducteur d'un TC s'est assoupi et percute un ensemble routier qui le précède
7	/09/98	7 h 05	37	-	-	-	80	Un cycliste coupe la route à un minibus circulant sur un axe prioritaire
8	11/09/98	7 h 40	37	1	2	-	80	Au cours d'une manœuvre de dépassement d'un ensemble routier, le conducteur d'une VL percute de face un véhicule de TC.
9	15/09/98	17 h 25	34	-	-	1	70	Après la descente du car scolaire, une fillette traverse imprudemment la chaussée. Elle est renversée par un PL croisant
10	17/09/98	17 h 50	35	1	-	-	80	Un enfant descendant d'un autocar scolaire est heurté par un camion effectuant le dépassement du TC.
11	18/09/98	16 h 30	37	-	-	-	70	Un car scolaire et une VL se percutent dans un virage
12	24/09/98	08 h 10	37	-	6	-	80	Le conducteur d'une camionnette refuse la priorité au car scolaire circulant sur l'axe principal.
13	29/09/98	18 h 40	37	-	-	-	70	Un car scolaire et une VL se percutent en agglomération sur un carrefour dont les feux sont inopérants.
14	01/10/98	17 h 20	37	-	-	-	80	Un car et une VL se percutent frontalement dans un virage. Aucune personne n'est blessée dans le car.

15	02/10/98	18 h 00	37	-	-	-	41	Le conducteur d'un véhicule de TC ne respecte pas une priorité et percute une VL circulant sur l'axe prioritaire..
16	02/10/98	17 h	37	1	-	-	41	Le conducteur d'une camionnette affectée au transport scolaire perd le contrôle de son véhicule qui s'échoue dans un fossé.
17	05/10/98	07 h 00	37	-	7	-	54	Après la rupture de l'essieu avant gauche, le véhicule TC termine sa course dans un fossé.
18	21/10/98	08 h 10	37	1	2	-	70	Trois enfants débouchent d'un abribus, traversent la chaussée et sont renversés par un automobiliste
19	21/10/98	15 h 20	34	-	1	-	70	Un enfant est percuté par un véhicule croisant après le descente du car

Date	Heure	Circons-tances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS	
			BG	BL	T			
20	22/10/98	17 h 00	34	1	-	-	70	Un enfant est percuté par un véhicule croisant après le descente du car
21	02/11/98	10 h 00	37	-	1	-	41	La conductrice d'un minibus tourne sur sa gauche et refuse la priorité à un véhicule circulant en sens inverse.
22	03/11/98	08 h 10	37	-	-	-	51	Suite à un problème de freins, le conducteur d'un TC perd le contrôle de son engin. Il traverse la chaussée et percute une VL circulant en sens inverse.
23	06/11/98	17 h 20	35	1	-	-	80	Un enfant descendant d'un car d'un car scolaire est percuté par un véhicule dépassant et circulant à vive allure.
24	13/11/98	17 h 15	37	-	4	-	41	Le conducteur d'un minibus traverse la chaussée après avoir marqué un stop. Il est percuté par une VL circulant sur l'axe prioritaire.
25	13/12/98	17 h 45	34	-	-	2	70	Deux fillettes sont fauchées en traversant la chaussée par un véhicule croisant, au niveau de l'arrêt du bus..
26	15/12/98	00 h 25	37	-	-	-	70	Le chauffeur d'un car transportant des enfants parvient à éviter sur autoroute un accident qui vient de se produire. Par contre, il est percuté par un véhicule suivant
27	25/11/98	13 h 05	37	-	-	-	80	Dans un virage, la conductrice est surprise par un car. Elle se déporte et percute ce véhicule.
28	10/12/98	07 h 10	37	-	4	-	60	Un car glisse sur le verglas et percute un poteau EDF
29	10/12/98	8h. 15	37		4		60	Perte de contrôle sur chaussée glissante
30	10/12/98	08 h 15	37	-	7	-	60	Le chauffeur d'un car scolaire mord sur l'accotement non stabilisé. Le car est déséquilibré et termine sa course dans le fossé
31	14/12/98	08 h 15	37	-	2	-	70	Dans un virage et de nuit, le conducteur d'un véhicule de TC perd le contrôle de son engin sur un accotement meuble.
32	17/12/98	08h.30	37	-	-	-	80	Collision d'une VL avec un TC du fait de la perte de contrôle du VL
33	22/12/98	12 H 00	37	-	4	-	80	Une fourgonnette transportant des personnes handicapées est percutée par un véhicule croisant en sens inverse et ayant entrepris un dépassement dangereux.
34	24/12/98	07 h 40	37	-	1	-	60	Un car glisse sur la chaussée verglacée percute le parapet et se couche dans le fossé

35	11/01/99	07h 30	37	-	3	-	70	Dans un virage en déclivité et rendu glissant par la neige, la conductrice d'un véhicule TC perd le contrôle de son engin et percute le mur d'une grange
36	13/01/99	7h.	37	-	-	-	60	Un TC percute un cyclo sur une chaussée enneigée
37	14/01/99	11h 40	37	-			41	Collision TC contre VL suite à un refus de priorité du TC (Cond BL)
38	15/01/99	8 h 30	37	-	7	-	60	Sur une chaussée verglacée, perte de contrôle d'un VL qui percute un TC
39	19/01/99	13 h 45	37	-	10	-	41	Vent fort. Le conducteur perd le contrôle du TC
40	05/02/99	8h 05	37	-	-	-	41	Collision TC contre VL . TC en excès de vitesse
41	9/02/99	8 h 20	37		-		41	Un TC tourne à gauche et refuse la priorité à une VL venant en sens inverse
42	20/02/99	2 h 30	37	-	1	-	60	La nuit le TC percute un arbre tombé sur la voie non éclairée
43	19/03/99	7 h 55	37	-	-	-	41	Un TC transportant des handicapés percute une VL à l'arrière, qui ralentissait à un feu. La chaussée était mouillée..
44	22/03/99	17 h 30	37	-	2	-	41	Un car percute une VL par l'arrière, suite à une perte de contrôle du conducteur du TC
45	21/04/99	07 h 10	37	-	-	-	80	Une VL en excès de vitesse perd le contrôle et percute le TC

	Date	Heure	Circons-tances	Conséquences			Cause présumée	OBSERVATIONS
				BG	BL	T		
46	26/04/99	7 h 15	37	-	-	-	80	Dans un virage sur une chaussée étroite et glissante une camionnette perd le contrôle et percute le TC venant en sens inverse
47	26/04/99	17 h 20	37	-	-	-	80	Un TC est percuté par une VL en perte de contrôle dans un virage
48	05/05/99	12 h 30	37	-	-	-	41	Sans respecter le point d'arrêt, le TC dépose un enfant et est percuté à l'arrière par un cyclo
49	11/05/99	08 h 30	37	-	-	-	60	Un TC se déporte du fait de travaux sur la chaussée et percute une VL venant en sens inverse
50	12/05/99	7 h 20	37	-	-	-	60	Une VL dépasse un TC qui démarre du point d'arrêt. Ebloui par le soleil le conducteur du VL percute le TC
51	20/05/99	17 h 40	37	-	7	-	80	Collision entre un TC et un camion de chantier. Le TC circulant sur une RN est percuté par un PL qui venant d'un CD marque le stop mais heurte le TC (cond TC BG).
52	20/05/99	08 h 50	37	-	2	-	41	Une VL s'engageant dans une entrée privée est percutée à l'arrière par un minibus transportant des handicapés qui ne respecte pas la distance de sécurité entre 2 véhicules.
53	05/06/99	08 h 15	37	-	1	-	41	Distrait par un chahut le conducteur omet un arrêt freine et perd le contrôle du TC qui percute un talus
54	07/06/99	07 h 25	37	-	-	-	80	Perte de contrôle d'un VL qui s'encastre sous un TC qui roulait en sens inverse et engageait une manœuvre de stationnement
55	15/06/99	16 h 00	37	-	-	-	80	En raison d'une vitesse excessive dans une courbe, le conducteur d'une VL se déporte et percute un car.
56	21/06/99	17 h 20	37	-	-	-	80	Collision entre un TC et un VL, ce dernier n'ayant pas respecté la priorité

57	23/6/99	6 h 45	37	-	-	-	80	Un TC roulant à vide est percuté par une camionnette qui n'a pas respecté le stop
58	7/ 06/ 99	7 h 25	37				80	TC contre VL : perte de contrôle du VL dans un virage
59	15/06/ 99	10h 30	37	-	-	-	80	TC contre VL: perte de contrôle du VL en excès de vitesse dans un virage
	TOTAL			8	87	3		

ANNEXE III : Arrêté du 23 novembre 1999 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes (JO du 10 décembre 1999)

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu le code de la route, et notamment son article R. 105 ;

Vu l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes, modifié en dernier lieu par l'arrêté du 28 septembre 1999 ;

Sur proposition de la directrice de la sécurité et de la circulation routières,

Arrête:

Art. 1^{er} - L'annexe VII de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé est complétée par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Le pictogramme peut être muni d'un éclairage de couleur jaune soulignant la silhouette des personnages sans en masquer le contour et conçu et construit de telle façon que, dans les conditions normales d'utilisation et en dépit des vibrations auxquelles il peut être soumis, l'éclairage produit soit de position fixe et d'intensité variable, non éblouissant et visible la nuit par temps clair à une distance de 100 mètres. La fréquence des clignotements doit être de 90 clignotements par minute avec une tolérance de 30. »

Art. 2. - L'article 76 de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé est complété par l'alinéa suivant :

« Lorsque le signal de transport d'enfants est muni d'un éclairage soulignant la silhouette des personnages, cet éclairage ne doit être utilisé qu'à l'arrêt du véhicule lors de la montée ou de la descente des enfants. Il est toléré que l'éclairage reste utilisé pendant une durée maximale de 20 secondes après le redémarrage du véhicule. »

Art. 3. - La directrice de la sécurité et de la circulation routières est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 23 novembre 1999.

Pour le ministre et par délégation :

La directrice de la sécurité

et de la circulation routières,

I.Massin.

ANNEXE IV-1 : AVIS du Conseil national des Transports concernant le port de la ceinture de sécurité par les conducteurs de poids lourds et d'autocars- 16 décembre 1999 -

Sur saisine du Ministre, le CNT a étudié les perspectives de l'obligation du port de la ceinture de sécurité pour les conducteurs poids lourds et des autocars.

La mesure proposée s'inscrit dans une problématique générale de prévention du risque routier et s'appuie sur les résultats enregistrés en matière d'accidentologie, tant pour les automobiles que pour les poids lourds et les autocars.

Le port de la ceinture de sécurité est déjà obligatoire dans tous les véhicules légers ; en revanche, les poids lourds et les autocars avaient, jusqu'à maintenant, bénéficié d'une dérogation générale.

En application des directives européennes 96-36/37/38 CEE du 17 juin 1996 transposées par les arrêtés du 5 décembre 1996, les véhicules neufs, poids lourds et autocars, devront obligatoirement être équipés de ceintures de sécurité. L'échéancier de mise en œuvre a débuté le 1^{er} octobre 1997 et devra s'achever au 1^{er} octobre 2001.

Cette obligation d'équipement ne s'applique pas aux véhicules mis en circulation avant ces échéances et encore en circulation en 2002. En aucun cas on ne devra installer des ceintures sur des véhicules anciens dont les structures n'ont pas été étudiées à cet effet.

Considérant que tous les véhicules neufs seront équipés de ceintures en 2002, on doit, dès maintenant, se poser la question de l'opportunité de leur appliquer l'obligation de port, et, dans l'affirmative, prévoir les modalités d'application, l'échéancier, et examiner s'il convient ou non de maintenir des dérogations.

La réponse à la question relative à l'utilité du port de la ceinture est sans ambiguïté : l'accidentologie démontre en effet clairement que la ceinture joue un rôle majeur de prévention, notamment en cas d'éjection du camion ou de projection dans la cabine : à lui seul, le port de la ceinture permet de réduire de façon sensible les risques pour les accidents les plus graves (environ 130 accidents mortels chaque année et 360 blessés grièvement).

Devant ces résultats incontestables, le C.N.T., considère que l'obligation du port de la ceinture doit s'appliquer aux conducteurs professionnels. Mais ceux-ci restent à convaincre, car nombreux sont ceux qui n'ont pas intégré l'utilité de cet équipement majeur en matière de prévention du risque, d'autant plus qu'ils en ont été purement et simplement exemptés jusqu'à présent.

Le C.N.T. estime que cette mesure devra s'appliquer de la façon la plus générale possible. Si des aménagements peuvent être prévus, pour certains types de transport très particuliers, ceux-ci devront rester très exceptionnels et étudiés avec la plus grande attention au cas par cas. Certains considèrent par exemple que les véhicules de livraison en ville mériteraient un examen particulier, mais il faut bien voir que le niveau de risques peut être tout aussi élevé en agglomération que sur route et le CNT n'est pas favorable à cette exemption.

En effet, l'application d'une telle mesure aurait des conséquences en termes de responsabilités et d'application du droit de travail.

La généralisation du port de la ceinture se fera d'autant plus facilement que cette obligation sera bien comprise et la contrainte internalisée par les conducteurs. Pour atteindre cet objectif, le C.N.T. propose d'entamer dès maintenant une démarche pédagogique pour convaincre progressivement les principaux intéressés de l'utilité de cette mesure, dont la plupart ne voient pour l'instant que l'aspect contraignant. Toute disposition brutale et mal expliquée aurait en effet les résultats inverses à ceux recherchés, à savoir l'amélioration effective des conditions de sécurité. Les sanctions ne devront constituer que des mesures d'accompagnement.

Cependant la ceinture n'est qu'un équipement parmi d'autres dans l'ensemble d'une politique de sécurité routière, qui ne saurait se limiter à ces aspects techniques de prévention des accidents, si utiles soient-ils.

Les travaux du groupe « Contrat de progrès » animé par Georges Dobias et, plus particulièrement, ceux du groupe « Prévention des accidents en transport routier de marchandises » confié à Yves Merlet, ont bien mis en évidence le caractère global et multifactoriel du risque en transport routier. Il est évident que des conditions d'exploitation hors normes sont des facteurs déterminants de l'insécurité : plus le contexte économique et social est difficile, plus les risques augmentent.

C'est pourquoi il s'agit de sensibiliser, non seulement les conducteurs sur leur comportement, mais aussi la profession toute entière, à tous les niveaux, sur la nécessité de réduire l'ensemble de ces facteurs multiplicateurs de risques.

Le CNT insiste en effet sur la nécessité de généraliser une véritable culture de sécurité dans ce secteur à risques. Ceci passe par la diffusion de « plans de prévention du risque routier » dans les entreprises du secteur, et aussi par cette campagne de sensibilisation qui prendra en compte tous les facteurs d'insécurité, et portera l'accent sur le bénéfice du port de la ceinture. Il serait utile qu'au fur et à mesure de son déroulement, on puisse évaluer le degré d'acceptation de cette mesure.

Cette action de sensibilisation pourrait être structurée autour des axes suivants :

mobilisation des outils et moyens existants notamment ceux de la médecine du travail et de l'inspection du travail des transports et de la CNAM ;

intégration de la question de la ceinture dans l'enseignement du permis de conduire et dans les programmes de formation notamment FIMO et FCOS ;

diffusion d'outils pédagogiques (films, documents, formation, débat) dans les entreprises ;

analyse des évolutions dans le cadre des observatoires sociaux régionaux et des commissions de suivi du contrat de progrès ;

poursuite de la réflexion au CNT sur les aspects juridiques quant à la responsabilité respective du conducteur et de l'entreprise en cas de non port (vis-à-vis du contrat de travail, de règles de sécurité, du chargeur, etc)

associations des partenaires amont et aval du transport (constructeurs, équipementiers, assurances, etc) ;

mise en place d'outils nationaux d'évaluation (INRETS).

engagement d'une réflexion pour améliorer l'évaluation des conditions d'aptitude psychologique et médicale à la conduite (en particulier meilleure articulation entre médecine du travail et médecine du permis de conduire) ;

En conclusion, les modalités de cette campagne seront arrêtées avec les professionnels en lien avec les services techniques et organismes concernés.

Il est nécessaire de rappeler que l'objectif poursuivi est de réduire les risques d'insécurité par tous les moyens possibles ; l'utilisation de la ceinture est l'un d'entre eux, particulièrement efficace. Mais il faut bien voir que la généralisation passe par l'acceptation pleine et entière par les intéressés avant que son caractère obligatoire n'intervienne vers 2002.

Le Conseil national des transports est bien entendu tout à fait disposé à contribuer à la définition des modalités d'application de ce dispositif (mise au point de la campagne de sensibilisation et établissement du calendrier).

Le Président,

A handwritten signature consisting of a vertical line with a small loop at the top, followed by a curved line that descends and then turns back upwards.

Pierre PERROD

ANNEXE IV-2 : AVIS du Conseil National des Transports sur l'opportunité de rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les autocars par les passagers - 20 janvier 2000 -

Le bilan général de la sécurité routière montre que le transport en commun, quel que soit son régime, s'exerce dans des conditions de sécurité très élevées. Il apparaît cependant, au vu de l'étude des accidents d'autocar, que des progrès peuvent encore être obtenus grâce au port de la ceinture par les occupants, conducteurs comme passagers.

La question concernant les **conducteurs**, qu'ils soient d'autocars ou de poids lourds, a fait l'objet d'un avis du CNT, en novembre 1999 ; il conclut à la nécessité de rendre ce port obligatoire à terme pour le personnel de conduite. Il propose que cette mesure, qui ne sera applicable que sur des véhicules équipés dès la construction, soit précédée d'une campagne de sensibilisation. Celle-ci, élaborée et menée en liaison avec l'ensemble des partenaires de la profession, devra s'inscrire dans le cadre de l'action entreprise par les pouvoirs publics pour diminuer le risque routier dans les entreprises et promouvoir une culture de sécurité routière.

La question des **passagers** a été traitée dans le cadre d'un groupe « ad hoc », composé de l'ensemble des partenaires du transport routier de voyageurs et présidé par le général Guy Quérolle, délégué général de l'Union des offices interconsulaires des transports et des communications.

Sur la base de ces deux réflexions menées conjointement, le CNT estime que le port de la ceinture de sécurité pour les conducteurs et pour les passagers de plus de dix ans doit être rendu obligatoire dans les autocars qui en seront équipés. Un échéancier pour la mise en place de cette obligation doit être fixé en accord avec les parties en présence.

En cas de défaut de port par les passagers, la responsabilité pénale devra rester individuelle pour chacun d'entre eux, dès lors qu'ils sont âgés de 13 ans et plus. En aucun cas la responsabilité du conducteur et de son employeur ne devra être mise en cause et ces dispositions devront être prévues par les textes.

Un pictogramme rappellera cette obligation aux passagers.

En transport occasionnel, l'obligation de port doit être instaurée dès maintenant, dans les véhicules équipés.

Elle doit l'être pour les adultes et toute personne à partir de 13 ans, sous leur responsabilité

Elle doit l'être également pour les enfants de 10 ans et plus, âge à partir duquel il est démontré que la morphologie est compatible avec le port de ces ceintures de sécurité, telles qu'elles sont actuellement prévues par les textes (2 points ou 3 points).

En revanche, compte tenu de ces types d'équipement, on ne peut pas attacher des enfants de moins de 10 ans, pour qui le port de la ceinture seul, sans autre dispositif, et dans certaines configurations d'accident, est susceptible de présenter des risques graves.

Il convient donc de pallier cette absence de dispositifs techniques adaptés par la présence d'accompagnateurs formés pour maintenir dans le véhicule le calme nécessaire à la sécurité du transport. Cette situation est résolue déjà dans ce type de déplacements placés sous la tutelle de l'Education nationale ou de la Jeunesse et des Sports, qui répondent à des règles d'encadrement très strictes.

En transport scolaire, la mise en place du dispositif ne peut être que progressive :

En effet tout en privilégiant les impératifs de sécurité, elle devra tenir compte de l'âge du parc et du rythme de son renouvellement par des véhicules équipés, et prendre en considération l'ensemble des contraintes économiques et sociales qui tiennent à cette activité dont l'organisation et le financement

(conventionnement) sont à la charge des collectivités locales. Celles-ci, selon une jurisprudence constante, ont une mission générale de surveillance pendant le trajet, qui est liée à l'exécution d'un service public et ne peut pas être déléguée.

Ainsi l'application de la règle des « 3 pour 2 » (suivant laquelle 3 enfants de moins de 12 ans peuvent occuper un siège prévu pour 2 adultes) doit être strictement limitée. Dans la mesure où cette règle est contradictoire avec le port de la ceinture, sa suppression est à prévoir, suivant des modalités cohérentes avec le taux de renouvellement du parc, en tenant compte des conséquences financières qui en découlent.

Pour les enfants de moins de 10 ans, dont la morphologie est incompatible avec le port des dispositifs actuellement prévus par les textes (ceintures à 2 et 3 points), et qu'il n'est donc pas possible, pour leur sécurité, d'attacher, les propositions sont les suivantes :

recommander dès à présent aux constructeurs et aux instituts de recherche l'étude et la mise au point de dispositifs standards adaptés, compatibles pour toutes les catégories de passagers, tout en poursuivant les perfectionnements techniques qui contribuent à l'amélioration de la sécurité.

compenser l'absence de systèmes techniques adaptés par la présence d'accompagnateurs formés, qui permet de maintenir le calme nécessaire à la sécurité du transport.

Pour les enfants situés dans la tranche d'âge de 10 à 13 ans (non compris) dont la morphologie est compatible avec le port de la ceinture, mais qui ne sont pas pénalement responsables, le CNT est d'avis de laisser les organisateurs de transport prendre les mesures de sécurité qu'ils estiment nécessaires, tout en recommandant la présence d'accompagnateurs formés.

L'accompagnateur est incontestablement un « plus » pour la sécurité du transport. Mais son statut et ses responsabilités doivent être définies pour qu'il ne devienne pas le prétexte de la mise en jeu d'une responsabilité pénale du fait d'autrui, l'organisateur restant responsable de la sécurité du transport. En aucun cas, il ne faut que ces dispositions aient un effet dissuasif, notamment vis à vis des bénévoles

Pour les enfants de 13 ans et plus, qui doivent être attachés, le CNT estime qu'ils devront l'être sous leur propre responsabilité.

Sur les lignes régulières ordinaires (où sont transportés adultes comme enfants, tous deux pouvant être debout en cas d'affluence exceptionnelle ou sur de courtes distances), il est proposé que, dans les cars équipés de ceintures :

Les enfants de moins de 10 ans ne doivent pas être attachés avec les équipements actuels tant que les dispositifs adaptés ne seront pas disponibles.

Les personnes de 10 ans et plus occupant des places équipées de ceintures devront les attacher (obligation rappelée par un pictogramme).

L'obligation du port de la ceinture de sécurité doit être instaurée, dès lors que cet équipement est adapté à la morphologie des personnes transportées. La mesure devra s'inscrire selon un échéancier dont les termes sont à fixer.

Cet étalement dans le temps sera mis à profit pour **sensibiliser** tous les acteurs, adultes comme enfants (en milieu scolaire notamment) ;

Il permettra également, avec la participation de tous les partenaires concernés, de mener une **étude d'impact globale** pour analyser tous les aspects, qu'ils soient techniques (inadaptation des équipements à l'âge des enfants, variété de l'âge du parc...), juridiques (responsabilités...) et économiques (maintien de l'équilibre des conventions en cours, accompagnateurs, suppression de la règle des 3 pour 2...) et pour évaluer l'ensemble de leurs conséquences.

Ces principes devront se traduire par **la modification de certaines dispositions du code de la route et de l'arrêté du 2 juillet 1982** relatif au transport en commun de personnes, qui préciseront clairement les niveaux de responsabilité.

Pour le transport de personnes handicapées, des dispositions spécifiques devront être étudiées. Il s'agira de mesures techniques adaptées au type de handicap, (étant entendu que, dans certains cas, le port de la ceinture s'avère impossible), assorties ou non, suivant leur opportunité, de mesures d'accompagnement.

Le Président



Pierre PERROD

ANNEXE V : LE CAS DES TRANSPORTS PAR VOITURE PARTICULIÈRE (9 places, conducteur compris) extrait du chapitre VIII du « Guide à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires en matière de sécurité des transports scolaires » J.O. Brochure n° 1523

Les transports par petits véhicules (jusqu'à 9 places, conducteur compris) se développent de plus en plus en zone rurale. Ils sont même majoritaires dans certains départements.

Ce type de transport ne relève pas du transport en commun, tel qu'il est défini par l'arrêté du 2 juillet 1982 (le critère étant la taille du véhicule).

Il peut, en revanche, relever du transport public du fait de 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.

1. Différents régimes d'exploitation :

1.1. Transport public

Il s'agit de services réguliers à titre principal scolaire ou non, de services occasionnels ou à la demande, que ce soit en transport urbain ou non urbain.

L'inscription au registre des transporteurs est obligatoire.

1.2. 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, applicable à la province. 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 : « ...des 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.

Les services privés permanents doivent faire l'objet d'une déclaration préalable annuelle au préfet, les autres d'une déclaration annuelle à la fin de l'année.

Pour l'Ile-de-France, le décret du 14 novembre 1949 définit des catégories particulières correspondant grossièrement aux services privés

2. Prescriptions techniques et de sécurité :

2.1. Permis de conduire

Il s'agit du permis B, obtenu à 18 ans minimum (compte propre et compte d'autrui). Le calcul du nombre de places se fait comme pour le transport en commun : les enfants de moins de 10 ans

comptent pour une demi-personne lorsque leur nombre n'excède pas dix (article R 124 du Code de la route).

2.2. Temps de conduite et de repos

Pour les conducteurs salariés, en transport public, les obligations du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 modifié s'appliquent aux catégories suivantes : « transport urbain de voyageurs (uniquement pour ce qui concerne le transport scolaire ou de personnel, ainsi que les navettes ville-aéroport), transports routiers réguliers de voyageurs, transports de voyageurs par taxis (à l'exception de la location de voitures avec chauffeur) et les autres transports de voyageurs ».

Aux termes de ce texte et du règlement européen n° 3820/85, le chronotachygraphe n'est pas obligatoire pour les petits véhicules. S'agissant des conducteurs salariés du transport public de véhicules de moins de 3,5 t., le contrôle de la durée du travail est effectué au moyen de deux documents prévus par l'arrêté du 11 février 1971 (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).

2.3. Visites techniques

Pour tout véhicule particulier de moins de 3,5 t de P.T.A.C. utilisé en compte propre, une visite technique est prévue en application de l'article R 119-1 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, article R 120).

Les petits véhicules affectés au transport public de personnes (urbain et non urbain), sont soumis, en application de l'article R.118-1 du code de la route, à une visite technique annuelle, à l'image de ce qui existait déjà pour les taxis et les véhicules de remise. Cette visite technique est réalisée par la DRIRE.

2.4. Visites médicales

Pour le compte propre, il n'y a pas de visite médicale préalable (sauf pour les véhicules spécialement aménagés pour un conducteur handicapé, cf article R 127, 128 du Code de la route). Pour tous les petits véhicules dont le conducteur est salarié, la visite annuelle de la médecine du travail est obligatoire (transport public ou non).

En outre, pour les taxis, voitures de remise, véhicules affectés au transport scolaire et véhicules affectés au transport public de personnes, et conduits avec le permis B, une visite est prévue tous les cinq ans pour les conducteurs âgés de moins de 60 ans, tous les deux ans de 60 à 75 ans, tous les ans à partir de 76 ans (article R 127 du Code de la route), comme pour le transport en commun .

2.5 Ceintures de sécurité

Le port des ceintures de sécurité est obligatoire à toutes les places des véhicules de moins de 3,5 tonnes équipés de ceintures (article R.53-1 du code de la route).

Pour les enfants de moins de 10 ans, l'utilisation d'un système de retenue pour enfant est obligatoire. Cependant, lorsqu'il s'agit de transport public en voiture, l'article R. 53-1-2 du code de la route prévoit une exemption générale de l'obligation d'utilisation de système de retenue pour enfants ou de port de la ceinture pour les enfants de moins de 10 ans, quel que soit le nombre d'enfants transportés et même si celui-ci n'excède pas la possibilité d'utilisation des dispositifs de retenue pour la voiture.

Dans tous les cas, lorsque cela est possible, il est évidemment préférable de transporter les enfants ceinturés avec un siège spécial ou un rehausseur.

3. Responsabilités et assurances

3.1.Transport à titre onéreux

Dans certaines régions rurales, les parents qui acceptent, moyennant rétribution, de prendre régulièrement quelques enfants pour les conduire à l'école dans leur voiture personnelle, doivent, avant tout, faire adapter l'assurance de leur véhicule à cette utilisation. En effet, les contrats d'assurance « automobile » des parents excluent les transports effectués à titre onéreux. Il est donc indispensable d'obtenir par écrit de son assureur l'extension de la garantie du contrat.

3.2.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.

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

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 écrite . (J.O.des débats du Sénat du 16 avril 1998 - p 1259- Question n° 3911).

ANNEXE VI : CIRCULAIRE n° 99-136 du 21 SEPTEMBRE 1999 BO HS n° 7 du 23 septembre 1999

SORTIES SCOLAIRES ORGANISATION DES SORTIES SCOLAIRES DANS LES ÉCOLES MATERNELLES ET ÉLÉMENTAIRES PUBLIQUES NOR : MENE9902002C - RLR : 554-9 - MEN DESCO B6.

Réf. : L. n° 84-610 du 16-07-1984 modifiée ; L. n° 89-486 du 10-7-1989 modifiée ; A.MJS. du 4-5-1995 ; C. INT MEN n° 81-46 et n° 81-252 du 9-7-1981 ; C. n°84-027 du 13-1-1984 ; C. n° 88-208 du 29-8-1988 ; C. INT n° 90-00124E du 11-5-1990 ; C. n°93-248 du 22-7-1993 Texte adressé aux recteurs ; aux inspecteurs d'académie, directeurs des services départementaux de l'éducation nationale ; aux inspecteurs de l'éducation nationale; aux directeurs d'école et pour information, aux préfets de département

□ L'école est le lieu d'acquisition des savoirs. Elle est ouverte sur le monde qui l'entoure. C'est pourquoi les enseignant(e)s organisent des activités à l'extérieur de l'école. En vue de faciliter la mise en œuvre de ces sorties, la présente circulaire précise leurs objectifs pédagogiques et définit leurs conditions d'organisation afin de concilier compétences nouvelles, enrichissement de la vie d'élèves et sécurité.

Les sorties scolaires relèvent de trois catégories :

1ère catégorie :

Les sorties scolaires régulières, correspondant aux enseignements réguliers, inscrits à l'emploi du temps et nécessitant un déplacement hors de l'école.

Ces sorties sont autorisées par le directeur d'école.

2ème catégorie :

Les sorties scolaires occasionnelles sans nuitée, correspondant à des activités d'enseignement sous des formes différentes et dans des lieux offrant des ressources naturelles et culturelles, même organisées sur plusieurs journées consécutives sans hébergement, relèvent de cette catégorie.

Ces sorties sont autorisées par le directeur d'école.

3ème catégorie :

Les sorties scolaires avec nuitée(s), qui permettent de dispenser les enseignements, conformément aux programmes de l'école, et de mettre en œuvre des activités dans d'autres lieux et selon d'autres conditions de vie.

Ces sorties sont autorisées par l'inspecteur d'académie, directeur des services départementaux de l'éducation nationale.

Les sorties scolaires avec nuitée(s) qui regroupent les voyages collectifs d'élèves, classes de découverte, classes d'environnement, classes culturelles, comprenant au minimum une nuitée, relèvent de la troisième catégorie, de même que les échanges internationaux, même d'une journée. Toutefois les échanges d'une journée qui ont lieu dans les pays étrangers frontaliers, comme les sorties occasionnelles sans nuitée (cf. IV infra), relèvent de la deuxième catégorie.

Les sorties organisées pendant les horaires habituels de la classe et ne comprenant pas la pause du déjeuner sont obligatoires pour les élèves. Les autres sorties sont facultatives.

II. 8. Le transport

II.8.1. Procédure d'autorisation et de contrôle concernant le transport

L'organisation d'une sortie scolaire induit souvent un déplacement en autocar(s). Bien que ce moyen de transport soit l'un des plus sûrs, il convient, néanmoins, d'être particulièrement vigilant. Pour les trajets de longue durée, on privilégiera le transport par train.

Trois cas peuvent se présenter, les deux derniers concernant un transport par autocar :

1er cas : Le transport est assuré par des transports publics réguliers : aucune procédure n'est à prévoir.

2ème cas : Le transport est organisé par une collectivité territoriale ou par un centre d'accueil. Dans ce cas, la collectivité ou le centre délivrera une attestation de prise en charge qui sera jointe au dossier de demande d'autorisation.

3ème cas : L'organisateur de la sortie, enseignant ou directeur d'école, fait appel à une entreprise de transport inscrite au registre préfectoral des sociétés de transport autorisées à exécuter des services de transports occasionnels.

Dans ces deux derniers cas :

Au moment de la constitution du dossier de demande d'autorisation, l'organisateur de la sortie, ou la collectivité territoriale ou le centre d'accueil en charge du transport, remplit l'annexe 3 sur laquelle figure obligatoirement, pour les entreprises de transport public routier de personnes, le numéro d'inscription au registre préfectoral.

Il convient d'exiger du transporteur que le nombre de personnes participant à la sortie ne dépasse pas le nombre de places assises, hors strapontins (signalées sur la carte violette, configuration "transports d'adultes" lorsque le véhicule n'a pas été conçu uniquement pour le transport en commun d'enfants). Ce nombre de places fera l'objet d'une deuxième vérification par l'enseignant, juste avant le départ.

Au moment du départ, le transporteur, ou la collectivité territoriale ou le centre d'accueil assurant le transport, fournira une fiche (annexe 4 non reproduite) sur laquelle il indiquera la marque, le numéro d'immatriculation et le numéro de la carte violette du véhicule, ainsi que le nom du conducteur et le numéro de son permis de conduire.

Une liste des élèves aura été préalablement établie et les numéros de téléphone des personnes à contacter, soigneusement indiqués en face de chaque nom. À l'aide de cette liste, les enfants seront comptés un à un, à chaque montée dans le véhicule. Pendant le transport, le ou les accompagnateurs doivent se tenir à proximité d'une ou des issues.

II.8.2. Utilisation des véhicules personnels des enseignants et des membres de certaines associations

Comme le précise la note de service n° 86-101 du 5 mars 1986 (BOEN n° 10 du 13 mars 1986), relative à l'utilisation des véhicules personnels des enseignants et des membres de certaines associations, le recours à l'utilisation des véhicules personnels pour transporter les élèves ne doit pas constituer une solution de facilité mais une mesure suppléative, utilisée en dernier recours, et donc exceptionnellement, en cas d'absence d'un transporteur professionnel ou de refus de celui-ci. En effet, de tels transports incombent normalement à cette profession, soumise à des contrôles de sécurité fréquents et tenue à une obligation de résultat. Les dispositions de cette note de service ne s'appliquent pas aux élèves des écoles maternelles.

ANNEXE VII : INITIATIVES DES DÉPARTEMENTS EN FAVEUR DE L'ACCOMPAGNEMENT DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS

ACCOMPAGNEMENT OBLIGATOIRE

DÉPARTEMENTS	CONDITIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
ALLIER (03)	- Maternelle	à la charge des A.O.2
ARDENNES (06)	- obligations dans les cas de grande capacité dès que 5 enfants de maternelle sont transportés (depuis 1975)	à la charge des A.O.2 - remboursement intégral par le conseil général.
ARIÈGE (09)	- Maternelle (regroup. pédagog. et transport en minibus) Présence des parents obligatoire à l'arrêt	recrutement à la charge des communes - contribution du département : 5000 F/an/accompagnateur
CORSE-du-SUD (20)	- Maternelle (âge minimum : 5 ans)	à la charge des A.O.2
CÔTE D'OR (21)	- Maternelle et primaire.	En 1997 : Extension de l'expérience à 45 circuits de primaire
DORDOGNE (24)	- Maternelle (dès qu'un enfant de moins de 3 ans est transporté)	à la charge des A.O.2 - poursuite de la formation des accompagnateurs payée par le conseil général (54 en 1996).
DOUBS (25)	- Maternelle (1 enfant de - de 5 ans)	à la charge des A.O.2
EURE (27)	- Maternelle	à la charge des A.O.2
GARD (30)	- Depuis 1994/95 : Maternelle	à la charge des A.O.2
HTE-GARONNE (31)	- Depuis 1990 : dès qu'un enfant de - de 6 ans est transporté dans un véhicule de + de 10 places.	à la charge des A.O.2 Convention signée avec 180 A.O2. - Réalisation d'un guide de l'accompagnement
GERS (32)	- Obligatoire dans les véhicules de + de 9 places dès qu'un enfant de - de 4 ans est transporté	à la charge des communes.
HÉRAULT (34)	- cars de + de 35 places. Enfants primaires et maternelle (R.P.)	à la charge des communes.
ILLE-ET-VILAINE (35)	- Maternelle (- de 5 ans)	à la charge des A.O.2
INDRE (36)	- Maternelle	à la charge des A.O.2 qui, d'eux-mêmes, ont prévu des accompagnateurs pour les primaires.
ISÈRE (38)	- Depuis 1986 : dès que 2 enfants de - de 5 ans sont transportés (âge minimum : 3 ans) - pour circuits difficiles	à la charge des A.O.2 + cycle de formation financé par le CG.(74 acc. en 1999) Projet d'embauche de 15 emplois-jeunes pour les circuits difficiles .(1ères embauches en 1999)
DÉPARTEMENTS	CONDITIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
LANDES	- maternelles et primaire (+ de 5)	Remboursement des charges sociales par le département
LOIRE (42)	- Maternelle (- de 3 ans)	à la charge des A.O.2. (Formation à la charge du C. Gal)
LOT (46)	- à partir de 4 enfants de maternelle	en 1995 : 760 000 F dégagés par le conseil général pour recruter 42 accompagnateurs.
MEURTRE-et-MOSELLE (54)	- Maternelle de - de 3 ans	à la charge des A.O.2
MOSELLE (57)	- Depuis 1987 : maternelle	à la charge des communes, syndicats de communes etc...
OISE (60)	- Maternelle et primaire (regroupements pédagogiques)	recrutement par les communes - financement par subvention du département à hauteur de 40 %

	- autres niveaux	recrutement de 20 CES + réflexion avec l'E.N. pour mettre en place des « anges gardiens » (emplois-jeunes)
ORNE (61)	- Depuis 1983 : 1 seul enfant de maternelle	à la charge des A.O.2 (environ 130 personnes) Mise au point d'une « charte de l'accompagnateur ». Prise en charge par le département des kms supplémentaires nécessaires pour accompagner ce personnel.
PAS-de-CALAIS (62)	- Maternelle (regr. pédagogique)	à la charge des A.O.2 (155 circuits)
PUY-de-DOME (63)	- Maternelle	à la charge des communes, syndicats de communes, etc...
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64)	- Maternelle (1 enfant de - de 4 ans)	à la charge des A.O.2
HAUTES-PYRÉNÉES (65)	- Maternelle (seulement à l'embarquement et au débarquement)	à la charge des A.O.2
BAS-RHIN (67)	- Maternelle	à la charge des A.O.2 - charte des accompagnateurs (156) + 5 agents du C.G. dont 4 emplois-jeunes pour les circuits difficiles
HAUT-RHIN (68)	- Maternelle (R.P.I.)	à la charge des A.O.2
SAÔNE-et-LOIRE (71)	- Maternelle de 3 à 5 ans	à la charge des A.O.2
SAVOIE (73)	- Rentrée 97 : obligatoire (interdiction enfant de - de 3 ans)	le conseil général a assuré la formation de 137 accompagnateurs en 1998
HAUTE SAVOIE (74)	- Depuis 1991, + 30 % effectif « maternel »	à la charge des A.O.

DÉPARTEMENTS	CONDITIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
TARN (81)	- Depuis 1994/95 : maternelle et primaire	à l'étude (évaluation du coût annuel : 1 150 000 F pour 80 accompagnateurs)
TERRITOIRE de BELFORT (90)	- Depuis 1990 : 1 enfant de - de 6 ans	à la charge des A.O.2
VAR (83)	- Depuis 1993/94 : Maternelle	à la charge des A.O.2
VAUCLUSE (84)	- Enfants de - de 5 ans	à la charge des A.O.2

?? ACCOMPAGNEMENT CONSEILLÉ ET ENCOURAGÉ

DÉPARTEMENTS	CONDITIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
AISNE (02)	- 5 enfants de maternelle	Participation du département depuis 1971 (600 000 F/an)
AUBE (10)	- Maternelle (embarquement-débarquement)	Prise en charge des frais par le département
LOIR et CHER (41)	- Lignes interurbains (quel que soit l'âge)	Expérience dès sept. 97 d'accompagnateurs recrutés par des transporteurs (participation financière du département de 50 %) 5 emplois-jeunes
LOIRE-	- Secondaires	Expérience en 1997 : 10 emplois avec formation

ATLANTIQUE (44)		+ permis D 1998-1999 : 30 embauches
MARNE (51)	- Maternelle	Participation du département à hauteur de 70 % d'un taux fixe (limite : 2 heures)
MEUSE (55)	- 1 enfant de maternelle	Remboursement par le département de 80 % des frais de surveillance
NIÈVRE (58)	- Maternelle	Financement à l'initiative des A.O. 2 (45 % des circuits)
RHÔNE (69)		Aide du conseil général
SARTHE (72)	- Maternelle et primaire dans regroupement pédagogique	Prise en charge par le conseil général de 80 % des salaires des accompagnateurs recrutés par les SIVOS (300 000 F. par an)
SEINE-et- MARNE (77)	- Maternelle et primaire dans regroupement pédagogique (au moins 5 enfants transportés)	Prise en charge d'une partie du salaire par le département sur la base du SMIC
VENDÉE (85)	- Maternelle	Financement assuré à parité familles/communes. Subvention annuelle du conseil général de 50 000 F pour la formation de ce personnel
HAUTE-VIENNE (87)	- Maternelle et Primaire	Encouragement financier du département en faveur des A.O. 2 qui créent des emplois-jeunes
VOSGES (88)	- Primaire et maternelle	Autorisation de transport gratuite par département
YONNE (89)		Financement à 50 % des accompagnateurs recrutés par A.O. 2

ANNEXE VIII : LISTE DES TEXTES ayant une incidence sur les transports d'enfants intervenus en 1998 – 1999

Cette liste, commentée au § II-1 du rapport, fait suite à celles qui ont été annexées aux rapports annuels précédents. Elle énumère par ordre chronologique les textes, parus ou non au Journal Officiel ("J.O.") ou au Journal Officiel des Communautés Européennes ("J.O.C.E."), concernant directement ou indirectement les transports en commun d'enfants, essentiellement sous l'angle de la sécurité. Lorsque l'intitulé des textes n'est pas suffisamment explicite, une brève analyse dégage l'intérêt des nouvelles dispositions dans la perspective des préoccupations du groupe de travail permanent. Les références permettant de retrouver le texte intégral de ces dispositions sont indiquées, en particulier les numéros des documents sur papier vert ("CN") ou rose ("CN (CEE)") diffusés à ses membres par le C.N.T. (pour les circulaires, sauf mention contraire, il convient de se reporter aux bulletins officiels des ministères signataires).

Arrêté du 13 novembre 1998 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes (J.O du 17 mars 1999).

Décret n° 98-1103 du 8 décembre 1998 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives au permis de conduire (J.O. du 9 décembre 1999).

Accord national professionnel du 23 décembre 1998 relatif au travail à temps partiel des personnels roulants des entreprises exerçant des activités de transports interurbain de voyageurs.

Arrêté du 11 janvier 1999 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules (J.O. du 7 février 1999).

Arrêté du 11 janvier 1999 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1992 relatif à l'indication des vitesses maximales sur les véhicules automobiles (J.O. du 22 février 1999).

Arrêté du 8 février 1999 fixant les conditions de reconnaissance et d'échange des permis de conduire délivrés par les Etats appartenant à l'Union européenne et à l'Espace économique européen (J.O. du 20 février 1999).

Arrêté du 8 février 1999 fixant les conditions de reconnaissance et d'échange des permis de conduire délivrés par les Etats appartenant ni à l'Union européenne, ni à l'Espace économique européen (J.O. du 20 février 1999)

Arrêté du 8 février 1999 relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (J.O du 20 février 1999)

Arrêté du 12 février 1999 fixant les conditions dans lesquelles certaines catégories de permis de conduire sont valables pour la conduite de véhicules d'autres catégories (J.O du 26 février 1999).

Arrêté du 18 février 1999 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 (J.O du 4 mars 1999).

Arrêté du 4 mars 1999 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes (J.O du 17 mars 1999).

Arrêté du 8 avril 1999 modifiant l'arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules (J.O du 21 avril 1999).

Arrêté du 8 avril 1999 modifiant l'arrêté du 29 mai 1984 relatif à la signalisation des véhicules (J.O du 21 avril 1999).

Arrêté du 16 avril 1999 relatif à l'homologation des véhicules à deux étages pour le transport des voyageurs en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction (J.O du 27 mai 1999).

Décret n° 99-338 du 3 mai 1999 relatif à l'apposition d'un pictogramme sur le conditionnement extérieur de certains médicaments ou produits et modifiant le code de la santé publique (deuxième partie : décrets en C.E.) (J.O du 5 mai 1999).

Arrêté du 3 mai 1999 pris pour l'application de l'article R. 5143 du code de la santé publique et relatif à l'apposition d'un pictogramme sur le conditionnement extérieur de certains médicaments (J.O. du 5 mai 1999).

Arrêté du 21 mai 1999 modifiant l'arrêté du 8 février 1999 relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (J.O. du 28 mai 1999).

Arrêté du 2 juin 1999 relatif à la réception des véhicules automobiles et de leurs équipements en matière de contrôle des émissions polluantes (J.O. du 6 juin 1999).

Loi n° 88-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs (J.O. du 19 juin 1999).

Arrêté du 5 août 1999 modifiant l'arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules (J.O. du 29 août 1999).

Décret n° 99-868 du 6 octobre 1999 relatif au port de la ceinture de sécurité et du casque et modifiant les articles R. 53-1, R.229, R.233 et R.256 du code de la route (J.O. du 9 octobre 1999).

Arrêté du 7 septembre 1999 modifiant l'arrêté du 5 décembre 1996 relatif aux ceintures de sécurité et système 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 (J.O. du 24 septembre 1999).

Circulaire E.N. n° 99-136 du 21 septembre 1999 (B.O.E.N. hors série n° 7 du 23 septembre 1999) relative à l'organisation des sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires publiques.

Arrêté du 28 septembre 1999 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes (J.O. du 14 octobre 1999).

Arrêté du 23 novembre 1999 modifiant l'arrêté du 2 juillet relatif au transport en commun de personnes.(J.O. du 10 décembre 1999).

Arrêté du 31 janvier 2000 portant interdiction de transport de groupe d'enfants en 2000. Cette disposition s'applique au samedi 29 juillet de 0 à 24 h.

ANNEXE IX : ADRESSES DES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES ET ORGANISMES CITÉS

INTITULE	ADRESSE	TELEPHONE
Ministère de l'Education Nationale de la Recherche et de la Technologie Direction de l'Enseignement Scolaire	107 rue de Grenelle 75007 PARIS	01.55.55.12.70
Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement Direction de la Sécurité et de la Circulation routière	La Grande Arche 92055 Paris La Défense Cedex 04	01.40.81.21.22
Ministère de la Jeunesse et des Sports	78, rue Olivier-de-Serres 78739 PARIS CEDEX 15	01.40.45.90.00
Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Direction générale de l'Enseignement et de la Recherche	1ter, avenue de Lowendaal 75349 PARIS 07	01.49.55.42.40
Ministère de l'Intérieur	11, rue des Saussaies 75800 PARIS	01.49.27.49.27
Ministère de la Défense Direction Générale de la Gendarmerie Nationale	35, rue Saint-Didier 75775 PARIS CEDEX 16	01.53.65.40.40
Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière Cf. Ministère de l'Equipement des Transports et du Logement		01.40.81.21.22
A.D.F.	6, rue Duguay Trouin 75006 PARIS	01.45.49.60.20
AIR France	45, rue de la Paix 95720 ROISSY CDG Cedex	01.41.56.61.65
A.F.T.	46, avenue de Villiers 75017 PARIS	01.42.12.50.50
A.N.A.T.E.E.P.	8, rue Edouard Lockroy 75011 PARIS	01.43.57.42.86
C.E.R.T.U.	9, rue Juliette Récamier 69456 LYON CEDEX 06	04.72.74.58.00
F.N.T.V.	106, rue d'Amsterdam 75009 PARIS	01.40.82.62.72
La Prévention Routière	6, avenue Hoche 75360 PARIS CEDEX 08	01.44.15.27.00
R.A.T.P.	54, quai de la Rapée 75599 PARIS CEDEX 12	01.44.68.20.20
S.N.C.F.	34, rue du Commandant Mouchotte 75699 PARIS CEDEX 14	01.53.25.60.00