

Rapport sur l'opportunité de rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les autocars par les passagers

Groupe de travail présidé par le général Guy QUEROLLE
Délégué général de l'Union des offices interconsulaires des transports et des communications.

Les arrêtés du 5 décembre 1996 transposant les directives européennes rendent obligatoire l'équipement des autocars en ceintures 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.

Cette obligation d'équipement ne s'applique pas aux véhicules mis en circulation avant ces échéances. Il découle de ces dispositions qu'en aucun cas, des ceintures de sécurité ne pourront être installées sur des véhicules anciens .

Le ministre a demandé au CNT de lui fournir un avis sur l'opportunité ou non de rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité par les passagers dans les autocars.(cf, annexe II)

La question concernant les conducteurs de poids lourds et d'autocars a été examinée dans le cadre d'un groupe de travail « Hygiène et sécurité du travail dans les transports », présidée par M. Gaston Bessay, vice-président du CNT. Il a conclu à la nécessité de rendre ce port obligatoire à terme pour les conducteurs de poids-lourds et d'autocars. Il propose que cette mesure soit précédée d'une campagne de sensibilisation, élaborée et menée en liaison avec l'ensemble des partenaires, qui 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.

Le cas des passagers des autocars a été étudié par un groupe de travail spécialement constitué, présidé par le général Guy Quéroille, délégué général de l'union des offices interconsulaires des transports et des communications, et rassemblant les représentants des administrations concernées, des chefs d'entreprises, des salariés, des associations, des organisateurs de transport et des forces de l'ordre.

ãããã

PRÉAMBULE : DONNÉES D'ENSEMBLE ET ACCIDENTOLOGIE

Rappel concernant les véhicules légers :

Dans les véhicules légers (- 3,5 T) équipés de ceintures de sécurité, leur port, de même que, pour les enfants de moins de 10 ans, l'utilisation d'un système homologué de retenue, sont obligatoires (article R 53-1 du code de la route).

- L'utilisation de ces dispositifs n'est pas obligatoire dans les véhicules légers affectés au transport public.
- Pour les enfants de moins de 13 ans., le conducteur est responsable du port de la ceinture ou de l'utilisation d'un système de retenue .
- Pour des raisons sociales (notamment pour éviter de pénaliser les familles nombreuses), l'arrêté du 27 décembre 1991 précise que l'obligation d'utiliser ces dispositifs, ceintures ou systèmes de retenue, ne joue que « dans la limite des possibilités d'installation et d'utilisation correcte ».

Le bénéfice du port de la ceinture en terme de sécurité n'est plus à démontrer. Mais il convient de noter qu'il a fallu une dizaine d'années pour obtenir son acceptation par les usagers en voiture particulière et une effectivité du port, sinon générale, du moins satisfaisante.

1. Caractéristiques du transport par autocar

- Cette activité peut s'exercer sous plusieurs régimes :
 - les transports occasionnels (tourisme, loisirs etc.), qui sont exécutés par des transporteurs inscrits au registre, suivant un contrat de transport conclu avec le client.
 - les services réguliers, soit ordinaires (lignes interurbaines ou périurbaines), soit affectés à titre principal aux scolaires (transports scolaires), qui font l'objet d'une convention pluriannuelle conclue entre le transporteur et l'autorité organisatrice (depuis la décentralisation et hors Ile de France : le conseil général, le syndicat de communes ou la commune) .
- La fréquentation, comme l'âge du parc, varient suivant ces activités :
 - Le nombre de voyageurs transportés en 1996 selon la nature du service en province s'est réparti de la façon suivante :

En millions de voyageurs

<i>Transport routier régulier ordinaire</i>	253,5
<i>Transport scolaire</i>	356,0
<i>Transport de personnel</i>	59,9
Total transport régulier	669,5
<i>Tourisme</i>	92,9
<i>Autre transport occasionnel</i>	42,4
Total transport occasionnel	135,3
TOTAL GÉNÉRAL	804,8

- Si on calcule en voyageurs-kilomètres, cette répartition entre les services réguliers et les transports occasionnels s'équilibre davantage :

En millions de voyageurs-km

Total Transport régulier	18 001
Total Transport occasionnel	14 634
TOTAL	32 635

2. L'âge du parc

Il est relativement élevé en transport scolaire.

Age (en 1996)	Total du parc	Transport scolaire
0 à 4 ans	23%	9%
5 à 9 ans	27%	18%
10 à 14 ans	25%	28%
15 à 25 ans	25%	45%
Moyenne générale	10,3 ans	13,3 ans

3. Les accidents en transport en commun

- un bilan des accidents relativement faible

Par rapport aux autres modes, le transport en commun est particulièrement sûr, les chiffres le démontrent.

En effet les victimes à l'intérieur du véhicule se répartissent ainsi :

1998	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Bilan général	8 437	33 977	134 558
Voiture particulière	5 491	18 435	80 599
Transport en commun	13	76	1 065

Par catégories d'usagers de transport en commun, on dénombre en 1998 :

	conducteurs	passagers	Total
Tués	1	12	13

Blessés graves	23	53	76
Blessés légers	108	957	1 065

Si on rapporte le nombre de tués (13), à celui des voyageurs-km (32 635 millions) on obtient un taux de tués de 0,4 tué/milliard de voyageurs-km, que l'on peut comparer à ceux obtenus dans d'autres modes : transport aérien : 0,33 ; transport ferroviaire : 0,55 et transport routier (véhicule léger) : 9,0. Le niveau de sécurité des transports en commun routiers apparaît donc 22,5 fois meilleur que celui de la voiture particulière, 1,4 fois meilleur que celui du train et quasi aussi bon que celui de l'avion.

Il est évident que des chiffres aussi bas peuvent être soumis à de très fortes variations d'une année sur l'autre, un seul accident suffisant parfois à tripler le bilan. Cependant la moyenne reste faible puisque sur les 5 dernières années, malgré un très grave accident en 1995 (22 tués), on obtient une moyenne de 23 tués.

— une forte exigence de sécurité

Un accident en transport en commun, surtout lorsqu'il implique des enfants, suscite toujours une grande émotion.

Ne serait-ce qu'en transport scolaire, 4 millions d'enfants sont transportés quotidiennement, dont 2 millions en zone rurale. Le bilan des accidents de transport d'enfant dressé tous les ans par le CNT fait apparaître un nombre moyen de victimes de 6 tués et 34 blessés graves : à noter que ce bilan concerne les victimes *dans le car* (comme dans le bilan général cité plus haut) mais également les victimes d'accidents intervenus *hors du car*, lors de l'embarquement ou du débarquement des enfants, aux conséquences les plus graves.

En matière d'insécurité routière, plusieurs facteurs interviennent, qu'ils soient d'ordre humain tenant au comportement du conducteur ou du passager, ou d'ordre matériel, tenant à l'infrastructure et au véhicule. Les autocars, comme tous les véhicules, font l'objet de perfectionnements techniques constants comme le renforcement des structures, l'efficacité du freinage, l'A.B.S., la non agressivité des équipements internes etc...qui ont permis d'améliorer la sécurité et qui doivent être poursuivis (exemples : les vitrages filés, les barres anti-éjection etc...).

La ceinture est l'un de ces éléments essentiels de sécurité.

— une accidentologie des véhicules de transport en commun de personnes très spécifique, sans point commun avec celles relatives aux camions ou aux véhicules légers.

Si, selon le bilan général de la sécurité routière, 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, que des progrès peuvent encore être obtenus par le port de la ceinture.

Les données sur l'accidentologie ont été fournies par M. Patrick BOTTO, accidentologue au Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyses des Risques (CEESAR). Ce laboratoire dispose à ce jour d'une base de données de 92 accidents d'autocars, recueillie en 19 ans d'activité. Comme indiqué plus haut, sur un plan national, le bilan des accidents de véhicules de plus de 9 places est d'environ 100 tués ou blessés graves par an et un millier de blessés légers.

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

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

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

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

Sur ce constat, le groupe s'est efforcé de dégager des principes généraux, a étudié leur application au cas des enfants, puis suivant les différents types de transport.

I - PRINCIPES GÉNÉRAUX

Dès que la morphologie du passager est compatible avec le port de la ceinture - ce qui est le cas à partir de 10 ans - le groupe estime que le port de la ceinture doit être rendu obligatoire, dans tout autocar équipé de ceintures.

Sachant qu'en droit français, la responsabilité pénale joue à partir de 13 ans, la question se pose alors du contrôle de cette obligation et de la **responsabilité en cas de non port**, qu'il s'agisse des enfants ou des adultes.

A qui imputer la faute pénale de défaut de port? Au passager ou à un tiers, conducteur (par analogie avec le « devoir de garde » du conducteur en voiture particulière ?) ou autre ?

L'unanimité s'est faite au sein du groupe pour estimer qu'en cas de défaut de port par les passagers, la responsabilité pénale reste individuelle pour chacun d'entre eux, dès lors qu'ils sont âgés de 13 ans et plus. En aucun cas la responsabilité du conducteur ne devra être mise en cause et ces dispositions devront être prévues par les textes. (cf. exemple de l'Allemagne).

On rappelle que le conducteur, pour la sécurité du transport, ne doit avoir qu'une seule tâche : celle de conduire.

Contrairement au cas des voitures particulières, les forces de l'ordre ne pourront pas facilement contrôler visuellement si les passagers sont ceinturés pendant le trajet, compte tenu du fait que les autocars sont des véhicules élevés. De plus, il ne leur sera pas non plus facile, en cas d'accident, à leur arrivée sur les lieux, de déterminer a posteriori si les passagers étaient ceinturés ou non . En fait, cela ne pourra être déduit que par l'accidentologie et l'étude des blessures .

Par ailleurs, et au delà de la question de l'imputabilité de l'infraction pénale de défaut de port de la ceinture, le problème peut se poser de la mise en cause de la responsabilité pénale et civile des chefs d'entreprise en cas d'accident corporel révélant que le défaut de port a concouru aux dommages corporels. Faire peser une responsabilité sur toute autre personne que le passager présente, selon l'évolution de la jurisprudence, le risque pour les dirigeants d'entreprise de se voir imposer une obligation de résultats (en l'occurrence des passagers ceinturés) et pas seulement une obligation de moyens (mise à disposition des ceintures) qui, sur le terrain pénal, pourrait notamment les exposer à des poursuites sur la base du délit de « mise en danger d'autrui » (article L 223-1 du code pénal).

Si leur responsabilité pour défaut de port de ceinture par les passagers qu'ils transportent risque d'être mise en cause, les chefs d'entreprise seront tentés d'imposer contractuellement la ceinture. Une telle contrainte peut devenir dans les premiers temps une entrave commerciale.

La loi « Badinter », dont l'objet est d'améliorer la situation des victimes d'accidents de la circulation, a renforcé la présomption de responsabilité des transporteurs à l'égard des passagers transportés.

C'est pourquoi, le groupe estime impératif de poser le principe de la responsabilité individuelle du passager concernant le port de la ceinture,

excluant celle du conducteur et du chef d'entreprise, avec toutes les conséquences juridiques qui pourront en découler.

C'est d'ailleurs la position adoptée par la majorité des autres pays de la Communauté.

Cette obligation du port de la ceinture devra faire l'objet d'un **affichage dans le car sous la forme d'un pictogramme.**

II - LE CAS PARTICULIER DES ENFANTS

Le cas des enfants mérite une étude détaillée pour plusieurs raisons :

- Les équipements actuellement prévus (ceintures à 2 ou 3 points) ne sont pas adaptés à la morphologie des enfants de moins de 10 ans.(cf. accidentologie).
- La responsabilité pénale ne joue qu'à partir de 13 ans.
- Le transport scolaire fait l'objet de conventions passées entre les autorités organisatrices, (conseils généraux, syndicats intercommunaux ...) et les transporteurs.

Pour les enfants de moins de 10 ans ou de 12 ans, des règles d'occupation des sièges s'appliquent et ont été prises en compte dans les conventions en cours, dont l'équilibre économique ne doit pas être remis en cause

- L'âge moyen du parc en transport scolaire, relativement élevé (13 ans), devra être pris en compte dans l'échéancier de l'application d'une telle mesure, qui exige des véhicules neufs.
- Les enfants empruntent aussi les services réguliers ordinaires, également conventionnés, en même temps que les adultes ; dans ce cas ils peuvent être transportés debout sur de très courtes distances ou en cas d'affluence exceptionnelle. Les longueurs de trajet dépendent de chaque passager.
- Ils empruntent enfin les transports occasionnels, organisés sous la tutelle de l'Education nationale ou de la Jeunesse et des Sports ; la longueur du trajet est commune à tous les passagers..

- enfants de moins de 10 ans

Le principe général : suivant les conclusions de l'accidentologie, la ceinture à 2 ou 3 points est inadaptée à leur morphologie et son port est susceptible, dans certaines configurations d'accident, de présenter des risques : **il est donc impossible de prévoir une obligation de port d'un tel équipement pour les enfants de cette tranche d'âge.** De plus il n'existe actuellement aucun dispositif technique pour les autocars qui leur soit adapté.

Or, que ce soit en transport scolaire, du fait des regroupements pédagogiques et d'une scolarisation de plus en plus précoce, ou dans le cadre de déplacements en centre de vacances ou de loisirs, les enfants très jeunes sont de plus en plus nombreux à fréquenter les autocars.

Cette évolution n'est pas sans poser des problèmes de sécurité et exige que des dispositions soient prises.

- 1^{ère} disposition : **prévoir l'accompagnement qui permet de pallier cette absence de dispositif adaptés par la présence d'un personnel chargé de surveiller les jeunes enfants et de maintenir ainsi dans le véhicule le calme nécessaire à la sécurité du transport.**

L'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes prévoit un accompagnement obligatoire dans deux cas spécifiques : pour le transport de plus de 8 enfants en fauteuil roulant et également pour le transport d'enfants dans les autocars dont la première immatriculation a été effectuée depuis le 1^{er} octobre 1986 et qui ne sont pas dotés d'un système de verrouillage de la porte arrière (arrêté du 2 juillet 1982).

Pour les déplacements d'enfants occasionnels dans le cadre des activités relevant, d'une part du ministère de l'Education nationale (sorties scolaires) et, d'autre part du ministère de la Jeunesse et les Sports (centres de vacances et de loisirs), des règles d'encadrement spécifiques sont en vigueur et rigoureusement appliquées.

Cependant, pour le transport scolaire, l'accompagnement n'est pas obligatoire : il est seulement fortement recommandé, surtout pour les plus jeunes (cf. la circulaire de l'Education nationale sur l'amélioration du transport scolaire de 1995 et, d'une manière générale, les rapports du groupe de travail sur la sécurité des transports d'enfants du CNT)

Selon une jurisprudence constante, l'autorité organisatrice du transport scolaire reste toujours responsable de la surveillance des enfants pendant le trajet

Ainsi une véritable dynamique s'est créée, et la majorité des conseils généraux a mis en place des solutions d'accompagnement pour les enfants les plus jeunes, en général financées par les autorités organisatrices secondaires (communes..).

La question s'est posée, effectivement, de savoir s'il fallait rendre cet accompagnement obligatoire. Mme de Fleurieu, Inspecteur général de l'Equipeement, chargée d'un rapport sur ce sujet, a, après une étude sur le terrain, conclu que la mise en place d'une obligation nationale risquait de casser cette évolution et qu'il était préférable de « recommander que, dans le cadre de la démarche volontariste d'amélioration de la qualité et de la sécurité des transports de voyageurs entreprise par tous les partenaires concernés, la recherche des modalités d'accompagnement les mieux adaptés à l'âge des enfants et aux conditions locales soit entreprise dans les départements qui n'ont pas encore prévu d'accompagnateurs, en particulier pour les enfants très jeunes. ». Depuis la parution de ce rapport en 1997 cette évolution s'est confirmée, en faisant appel notamment aux emplois-jeunes.

En pratique ces accompagnateurs sont recrutés par l'autorité organisatrice elle-même, de premier mais le plus souvent de second rang. Il est indispensable qu'ils bénéficient d'une formation telle que celle proposée par l'ANATEEP. En effet, comme l'indique Mme de Fleurieu, « il est important d'éclairer ce personnel sur ses responsabilités, notamment vis à vis de l'autorité organisatrice et de l'entreprise de transport, lui rappeler les éléments essentiels de la psychologie des enfants et le

rendre apte à exercer en toute circonstances sa mission relative à la sécurité des enfants pendant le trajet. ». Ces accompagnateurs devront être sensibilisés au fait que si le car est équipé des ceintures actuellement prévues (2 ou 3 points) celles-ci ne devront pas être portées par les enfants de moins de 10 ans.

- 2^{ème} disposition : **Parallèlement, 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.**

En effet le groupe estime nécessaire que, dès maintenant, des études soient menées pour mettre au point des dispositifs adaptés aux enfants de moins de 10 ans, s'inspirant des solutions adoptées pour les voitures particulières (ceintures 3 points et rehausseurs). Les pouvoirs publics doivent prendre conscience de la nécessité de perfectionner le système actuel, car les enfants très jeunes sont de plus en plus nombreux à être scolarisés, donc à fréquenter les cars scolaires (30% des enfants de 2 ans scolarisés).

A noter que l'installation et l'utilisation de dispositifs spéciaux remettra en cause les dispositions de l'arrêté du 2 juillet 1982 (article 1) qui précisent que « : le terme transport en commun de personnes désigne le transport de plus de 8 personnes, non compris le conducteur, les enfants au-dessous de 10 ans comptant pour 1 /2 personne lorsque le nombre de ces derniers n'excède pas 10 ...) ; ... sauf à considérer, comme en transport en voiture particulière que « l'obligation de port n'existe que dans la mesure où leur utilisation correcte est possible ».

- enfants de 10 à 13 ans (non inclus)

Deux types de problèmes se posent :

1- l'existence de règles d'occupation des sièges particulières au transport d'enfants

L'obligation du port de la ceinture remettra en cause une règle de l'arrêté du 2 juillet 1982 relative à l'occupation des sièges spécifique au transport d'enfants, essentiellement justifiée par des considérations économiques, qui est la suivante : article 52 : « dans les véhicules conçus pour le transport d'adultes, tout siège transversal sans accoudoir central (ou escamotable), prévu pour 2 personnes peut servir pour 3 enfants de moins de 12 ans (« règle des 3 pour 2 ») pour des trajets n'excédant pas 50 km. ».

La suppression de cette règle aura pour conséquence, de facto, la diminution de la capacité de transport, et impliquera un surcoût. (on peut faire remarquer qu'en transport en voiture particulière où le port de la ceinture est obligatoire, selon l'article R. 124 du code de la route, on peut transporter deux enfants de moins de 10 ans sur une place prévue pour un adulte et ne pas les attacher)..

L'organisation et le financement des transports scolaires, depuis la décentralisation sont à la charge des conseils généraux et il n'est pas question de remettre en cause l'équilibre des conventions en cours. Les exigences de sécurité doivent être conciliées avec les nécessités économiques, les décideurs locaux étant responsables des choix en la matière. Il ne s'agit pas, par des mesures hâtives, de créer un surcoût qui ne pourra être supporté par les budgets des collectivités locales et dont le premier résultat sera que l'on transportera, peut-être, dans de meilleures conditions, mais surtout beaucoup moins de passagers. Le transport des enfants restant sera reporté sur d'autres modes, voitures particulières, « 2 roues » avec les dangers que cela entraîne (300 enfants tués par an en moyenne en voitures particulières, 250 en « deux-roues »).

C'est pourquoi, une solution très progressive, comparable à celle adoptée pour la suppression des strapontins, devra être mise en place, après une étude précise d'impact impliquant l'ensemble des partenaires. En tout état de cause, l'âge élevé du parc (13 ans) impose, de facto, un échéancier à moyen terme..

Le groupe propose

- **de rappeler dès maintenant aux organisateurs et aux transporteurs la nécessité de limiter l'application de la règle des 3 pour 2 pour des raisons de sécurité aux trajets courts, en scolaire ou péri scolaire (piscines, stade etc...). A noter que l'Education nationale a d'ores et déjà décidé de ne plus utiliser cette possibilité pour les sorties scolaires (circulaire « sorties scolaires » B.O. du 23 septembre 1999)**
- **de supprimer à terme cette règle, perspective qui devra être prise en compte par les organisateurs et les transporteurs dans leurs futures conventions.**

2- L'absence de responsabilité pénale des enfants

La responsabilité pénale ne joue qu'à partir de 13 ans. Faut-il reporter sur des tiers cette responsabilité ?

On rappelle que la responsabilité du conducteur ne devra en aucun cas être mise en cause et cette disposition figurera dans un texte.

La question se pose de la responsabilité des accompagnateurs .

Dans ce cas, leur mission serait différente de celle prévue pour les enfants de moins de 10 ans pour lesquels il s'agit de compenser l'absence de dispositifs techniques : il s'agira en l'occurrence de confier à ce personnel le soin de vérifier que les enfants sont bien attachés.

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.

Les collectivités locales, 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.

Il leur appartient de prendre leurs responsabilités et de décider des mesures qu'elles jugent nécessaires en ce sens, ce qui n'empêche pas que la mise en place d'accompagnateurs puisse leur être recommandée.

Mais il est avant tout important de faire prendre conscience aux enfants de la nécessité de porter la ceinture, et ceci par des actions de formation et de sensibilisation menées dans la durée, y compris par les parents dont le rôle éducatif est essentiel, ne serait-ce que par leur propre comportement que les enfants sont tentés d'imiter. (Il est arrivé que les juges aient retenu contre eux le défaut d'éducation).

On peut être optimiste sur la possibilité des jeunes de s'adapter à une nouvelle situation : les enfants ont pris l'habitude de mettre la ceinture dans le véhicule familial et quand on les interroge sur leur sentiment de sécurité en transport, ils répondent qu'ils se sentent plus en sécurité dans la voiture particulière de leurs parents parce qu'ils y portent la ceinture. Il n'y a donc aucune hostilité des jeunes au port de cet équipement et tout dépend de la mise au point d'une action pédagogique.

- enfants à partir de 13 ans

Le cas des enfants de 13 ans et plus s'apparente à celui des adultes. Ils sont responsables pénalement et les ceintures sont adaptées à leur morphologie : **à partir du moment où le véhicule est équipé de ceintures, leur port peut devenir obligatoire.**

TABLEAU RÉCAPITULATIF :

	2 points	3 points
- 10 ans	Accompagnement Recherche de solutions techniques	Accompagnement Recherche de solutions techniques
10 à 13 ans (non inclus)	Port fortement recommandé Accompagnement souhaité	Port fortement recommandé Accompagnement souhaité
13 ans et plus	Obligation de port Responsabilité personnelle	Obligation de port Responsabilité personnelle

III – LES DIFFÉRENTS TYPES DE TRANSPORT

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 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 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, le groupe 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 groupe 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 doivent être attachés, le groupe 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), le groupe propose 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).

IV - LE CAS DES PERSONNES HANDICAPÉES

Pour les personnes handicapées, des solutions devront être trouvées au cas par cas, certains handicaps nécessitant un accompagnement, d'autres rendant impossible l'usage de la ceinture et exigeant la mise au point de dispositifs spécifiques.

CONCLUSIONS :

Le groupe de travail 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.

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.

Un échéancier pour la mise en place de cette obligation doit être fixé en accord avec les parties en présence.

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.

Annexe I**Composition du groupe****Président**

Général Guy QUEROLLE
Délégué général de l'union des offices interconsulaires des transports et des télécommunications

Rapporteur :

Mme Christine MURRET-LABARTHE
Chargée de mission au C .N.T.

Membres

CT ANTEBLIAN	Direction Générale de la Gendarmerie Nationale - Bureau
Circulation Routière	
M. BEAUVALET	FO
M. P. BOTTO	Centre européen d'Etudes de sécurité et d'Analyses des Risques
(C.E.E.S.A.R.)	
M. E.BRETON	Association Nationale pour les Transports Educatifs de
l'Enseignement Public	
M. F. BRETONNIERE	Ministère des Transports DTT (TS)
M. R. CAILLETON	Ministère des Transports DSCR(SRV2)
M. CASSAGNE	Inspection générale du travail et des transports
Mme CHEVALLIER	Ministère de l'Education nationale
Mme O. CHEREL	Assemblée des Départements de France (ADF)
Mme C.CROISET	Ministère de la Jeunesse et des Sports
Mme DEDIEU-LUGAT	COLITRAH
M.J.L. DELFORGE	Direction Générale de la Gendarmerie Nationale - Bureau
Circulation Routière	
M. J.M.DUPOIRIER	Conseil général de Moselle- chef du service des
transports -	
M. FILIPPI	Assemblée des Départements de France (ADF)
M. J.L. FLAHAUT,	secrétaire général de l'ANATEEP
M. J.M. GERARD	CFDT
Mme GIRAULT	Ministère des Transports - DTT (TS)
M. HNYDA	Ministère de l'Intérieur - D.L.P.A.J.M
M. KWIATOWSKI	CGT
M. C. MALLIT	Groupeement des autorités organisatrices de transport (GART)
M. D.PARSY	Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV)
C.D B. PASTORINI	Ministère de l'Intérieur - Police nationale
M. PELLETRET	UNOSTRA
M. de PREMARE	directeur technique de l'Assemblée des Départements de France
(ADF)	
Mme A. RACADOT	Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV)
M. C.ROSE	délégué général de l'UNOSTRA
M.SERRE	directeur technique des Constructeurs Français Automobiles
(C.F.A.)	
CT L.THIMOTHEE	Ministère de la Défense -.DGGN.-.Bureau Circulation Routière.
M. TURPIN	vice-président du Conseil général de Gironde

M.C. VANNIER
M. P VILLESSOT,
Voyageurs (FNTV)
M. VERRIEST
M. J. VOISIN

Ministère des Transports DTT (TC3)
président de la Fédération Nationale des Transports de

INRETS
CFDT

Annexe II



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

Direction
de la Sécurité
et de la Circulation
Routières

Direction
des Transports
Terrestres

La Défense, le

07 MAI 1999

**Le Ministre de l'Équipement, des Transports
et du Logement**

à

**Monsieur le Président du Conseil
National des Transports**
34 Avenue MARCEAU
75008 PARIS

Objet : Perspectives de port de la ceinture de sécurité dans les poids lourds et autocars.

La Direction des Transports Terrestres, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières et l'Inspection Générale du Travail et de la Main-d'Oeuvre des Transports sont engagées, depuis plusieurs années, dans des actions coordonnées visant à réduire l'insécurité du travail dans les transports routiers, et à accroître la contribution du transport routier à la lutte contre l'insécurité routière.

Ces actions font suite aux propositions formulées en 1995 par un rapport du Conseil National des Transports élaboré sous l'égide d'Yves MERLET. Elles consistent à améliorer :

- la sécurité à l'arrêt, lors des opérations de chargement et de déchargement, par la mise en oeuvre du protocole de sécurité prévu par le code du travail ;
- la sécurité sur la route, par la recherche, dans le cadre des enquêtes REAGIR, des causes de tous les accidents graves ou mortels impliquant un poids lourd ou un autocar ; les professionnels et les corps de contrôle sont dorénavant associés à ces enquêtes ;
- les statistiques disponibles : le SES produit et diffuse dorénavant des données nationales sur la sécurité du travail dans les transports routiers, et apporte son appui aux services déconcentrés régionaux, pour les données régionales ;
- la concertation : les comités régionaux de suivi des accords sociaux conclus dans le transport routier de marchandises, ont été élargis à la question de la sécurité du travail.

.../...

Localisation des bureaux : Arche sud - Paris La Défense - Métro et RER : La Grande Arche.
92055 La Défense Cedex - Téléphone 01 40 81 21 22 - Téléc 610 835 F

P:\DONNEES\WORD\TS2\FB\SAISINE\CEINTURE.DOC

- 2 -

Une nouvelle étape doit pouvoir aujourd'hui être franchie. Chaque année, en effet, encore environ 110 conducteurs ou passagers de poids lourds sont tués dans des accidents de la route et environ 360 sont grièvement blessés. Même si l'éjection totale ou partielle des occupants est relativement peu fréquente, le port de la ceinture dans les poids lourds pourrait sauver quelques dizaines de vies en régime permanent. De même, selon les années, environ une centaine d'occupants de véhicules de transport en commun de personnes (plus de 9 places) sont tués ou grièvement blessés et un millier légèrement blessés. Le port de la ceinture permettrait de réduire le nombre de victimes par éjection hors du véhicule ou par projection à l'intérieur du véhicule.

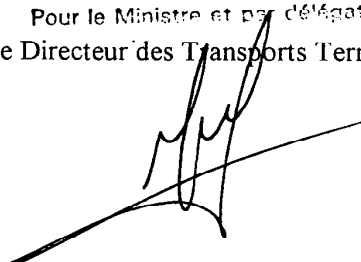
Or, en application des directives européennes 96/36/CE, 96/37/CE et 96/38/CE du 17 juin 1996, transposées par l'arrêté ministériel du 5 décembre 1996, les poids lourds neufs et les autocars neufs doivent être équipés de ceintures de sécurité selon un échéancier allant du 1^{er} octobre 1997 au 1^{er} octobre 2001 en fonction des catégories de véhicules. Depuis le 1^{er} octobre 1997, la proportion de poids lourds et d'autocars circulant équipés de ceinture de sécurité augmente donc au fur et à mesure du remplacement des véhicules existants par des véhicules neufs.

La question doit donc dorénavant être examinée, de savoir s'il est opportun et utile de rendre, ou non, obligatoire, le port de la ceinture de sécurité dans les poids lourds et les autocars. Une telle question doit bien entendu faire l'objet d'un examen très attentif associant toutes les parties concernées.

Aussi nous vous demandons de procéder à l'examen de cette question au sein du Conseil National des Transports, dans le cadre d'une concertation très approfondie réunissant les fédérations syndicales de salariés, les fédérations professionnelles d'employeurs, les représentants des usagers des transports, de voyageurs et de marchandises, et les administrations concernées, afin que cette question soit examinée sous tous ses aspects, techniques, juridiques, économiques, sociaux, médicaux, et de sécurité, et afin qu'une appréciation soit portée sur l'opportunité et l'utilité éventuelles d'une telle mesure, et le cas échéant, sur les modalités de sa mise en oeuvre.

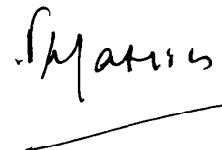
Nous ne verrions bien entendu que des avantages à ce que cette concertation prenne place au sein du groupe de travail sur la sécurité du travail dans les transports qui a été récemment constitué, sous la présidence de M. Gaston BESSAY, au sein du Conseil National des Transports.

Pour le Ministre et par délégation
Le Directeur des Transports Terrestres



Hubert du MESNIL

La Directrice de la Sécurité
et de la Circulation Routières



**Expériences en matière d'équipement
et de port de la ceinture de sécurité dans les autocars par les
enfants
dans certains pays de l'Union Européenne**

Il paraît intéressant de faire état des pratiques adoptées par des pays voisins.

Celles-ci varient suivant les besoins et les spécificités de chacun, mais des enseignements peuvent être tirés : ainsi la nécessité d'une période d'adaptation et la suppression radicale du 3 pour 2 (Autriche), l'exclusion totale de la responsabilité du conducteur (Allemagne) ou partielle suivant les places (Grande Bretagne) etc...

- Autriche

Après une période de transition qui a débuté en 1993, la réglementation s'applique depuis le 1^{er} janvier 1999, dont. les principales dispositions sont les suivantes :

- Chaque enfant doit disposer d'un siège : la règle « du 3 pour 2 » ne s'applique donc pas.
- Pour l'enfant de moins de 10 ans, un équipement spécial doit être prévu
- La responsabilité du port incombe au chauffeur qui peut donc être tenu pour responsable. (aucun accompagnateur n'est exigé).

En pratique, ces règles s'appliquent sans difficulté car les enfants, qui ont pris tôt l'habitude de mettre la ceinture, ont à présent parfaitement admis la nécessité de la porter.

- Allemagne

Le principe repose sur l'article 21- a de la réglementation de la circulation routière (qui équivaut à notre code de la route) qui stipule : « Les ceintures de sécurité prescrites doivent être portées lorsque le véhicule est en marche ». Ainsi, depuis le 1^{er} juillet 1998, dès qu'un véhicule est équipé de ceintures, celles-ci doivent être portées.

- Le port

Dans les voitures particulières, pour les enfants âgés de moins de 13 ans et mesurant moins d'un mètre cinquante, des dispositifs de retenue appropriés doivent être installés.

Dans les autocars et les autobus, cette disposition ne s'applique pas. (les seuls équipements sont les ceintures).

Le principe général de l'article 21 a s'applique donc: les ceintures installées doivent être portées. par les passagers quel que soit leur âge, même en l'absence

de dispositif de retenue, non prévu dans ce type de véhicule (une seule condition : peser plus de 10 kg).

- La responsabilité

En ce qui concerne la responsabilité, on distingue :

- le cas général : en VL, le conducteur est responsable pour les moins de 12 ans, selon son devoir de garde, quand il s'agit d'une infraction par omission. Pour les adolescents, il est procédé au cas par cas « étant donné le rôle de la maturité morale et intellectuelle du prévenu dans l'évaluation de sa responsabilité ».
- l'exception : en autobus et en autocar : le code de la route exempte explicitement le conducteur d'un car de +3,5 t. de toute responsabilité : celui-ci ne peut être poursuivi pour ne pas s'être assuré qu'un enfant était bien attaché.

- Belgique

Une disposition générale du code de la route, impose le port de la ceinture, quand elle est installée, quel que soit le véhicule. Le passager est responsable.

En fait peu de cars encore sont équipés de ceintures.

- Grande Bretagne

L'équipement :

La réglementation exige que des ceintures de sécurité soient installées dans les autocars, (véhicules construits ou adaptés pour transporter plus de 16 passagers assis, en plus du conducteur, avec un poids à vide de plus de 7,5 tonnes) et les minibus qui transportent 3 ou plus enfants (moins de 16 ans) en voyage organisé. La règle est que tout siège dans le sens de la marche (les seuls sur lesquels peuvent être assis des enfants), doit être équipé d'une ceinture , au moins abdominale (2 points).

Le port :

Dans les autocars, le conducteur et les occupants des places avant (sous la responsabilité du conducteur), doivent porter les dispositifs s'ils sont installés.

Les enfants occupant les places arrière n'ont aucune obligation de porter la ceinture ou les dispositifs de retenue, « mais ils doivent être fortement encouragés à le faire si ces équipements peuvent être utilisés ».

- Pays-Bas

Le port

- Les mêmes règles s'appliquent aux autocars et aux véhicules particuliers, c'est-à-dire que le passager doit porter la ceinture dans un véhicule qui en est muni,

- Si l'enfant a moins de 10 ans,
 - aux places avant ; il doit être transporté sur un siège adapté.
 - aux places arrière, soit il y a un siège spécial, soit il n'y a rien.
 - les enfants de plus de 3 ans doivent bénéficier d'un siège rehausseur et de ceintures.

La responsabilité

- A partir de 13 ans, les enfants sont pénalement responsables en cas de non-port de la ceinture.
- En revanche, si l'enfant a moins de 13ans, le conducteur est responsable.
- Il a été envisagé de prévoir des accompagnateurs chargés de surveiller, mais d'autres priorités ont prévalu.

Le transport scolaire est peu pratiqué car les distances sont courtes.

En pratique, la question se pose essentiellement dans le cas d'enseignements spécialisés au profit d'enfants handicapés. Et dans ce cas, ce sont les municipalités qui assurent le financement des accompagnateurs.

ãããã