

CNT

Conseil National des Transports

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

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

RAPPORT ANNUEL 1997/1998

Président : André DOGUET
Chargée du rapport : Christine MURRET-LABARTHE
Document n° GTS 58 – décembre 1998

SOMMAIRE

I – BILAN DE L'ANNÉE SCOLAIRE 1997-1998

I-1. DONNÉES GÉNÉRALES	3
A – BILAN GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	3
B – NOMBRE D'ENFANTS TRANSPORTÉS	5
I-2. ACCIDENTS : ANALYSE DES STATISTIQUES DE L'ANNÉE SCOLAIRE 1997/1998	8
A – S.N.C.F.	10
B – R.A.T.P.	10
C – ROUTE	11
1-3. LES INCIDENTS DUS A LA DÉGRADATION DES COMPORTEMENTS DE CERTAINS JEUNES	18
II – ÉVOLUTION DES QUESTIONS DE SÉCURITÉ	19
II.1. DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES	19
II.2. INITIATIVES ET ÉVÉNEMENTS	20
A – AU NIVEAU NATIONAL	20
B – INITIATIVES LOCALES	32
III – RÉFLEXIONS POUR L'ACTION	37

○○○

ANNEXES

I	Définitions des notions de « Transports en commun d'enfants » et d'« Accident de transport en commun d'enfants » adoptées par le groupe permanent « Sécurité »	39
II	Statistiques d'accidents de l'année scolaire 1997-1998 (Police et Gendarmerie)	40
III	Liste des textes concernant les transports d'enfants intervenus en 1997-1998	46
IV	Circulaire n° 98-43 du 19 mars 1998 relative aux règles applicables aux conventions de transports publics réguliers de personnes – Dispositions particulières relatives aux transports scolaires -	53
V	Lettre du 18 juin 1998 du directeur des libertés publiques et des affaires juridiques (Ministère de l'Intérieur) au président du C.N.T.	60
VI	Initiatives des départements en faveur de l'accompagnement des élèves transportés	62
VII	Circulaire n° 98-144 du 9 juillet 1998 relative à l'aménagement des temps et des activités de l'enfant : mise en place du contrat éducatif local et des rythmes périscolaires	65
VIII	Liste des organisations professionnelles et des organismes cités	70

○○○

Le groupe de travail (rattaché à la Commission des transports des personnes du Conseil National des Transports) chargé des 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).

I- BILAN DE L'ANNÉE SCOLAIRE 1997-1998 -

La part des accidents survenus en transport en commun d'enfants, 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- 1997

Malgré la baisse des principaux indicateurs (-1,1% de tués et -0,1% d'accidents corporels, alors que la circulation a augmenté de 3,2%) le bilan de l'année 1997 reste relativement décevant si l'on considère son évolution très contrastée suivant les mois, traduisant une érosion de l'effet des dernières mesures prises en 1995, l'abaissement du taux d'alcoolémie à 0,5g/l. et le renforcement du système de retrait de points. Inversement, le premier bilan de mesures plus récentes comme la mise en place du brevet de sécurité routière (B.S.R.) pour les cyclomotoristes, s'avère positif.

	1996	1997	Evolution %
Accidents corporels	125 406	125 202	- 0,2
Victimes	178 197	177 567	- 0,4
Tués	8 080	7 989	- 1,1
Blessés	170 117	169 578	- 0,3
<i>dont graves</i>	36 204	35 716	- 1,3
<i>légers</i>	133913	133 862	- id.

- La diminution du nombre des tués, certes plus faible que les années précédentes, mais associée à une baisse des accidents corporels, permet au taux de gravité de se stabiliser, particulièrement en rase campagne.

Nombre de tués Pour 100 accidents corporels	Taux de gravité			
	Zone urbaine (Police)	Reste du réseau (Gendarmerie)	Bilan global	
	1993	2,79	12,76	6,58
	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
Evolution 1997/1996		- 0,1	- 0,02	- 0,9

- 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. Désormais 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 1997, cette proportion tend à augmenter très légèrement (24,1% contre 24%). Pour les enfants de 0 à 14 ans, le nombre de tués, qui avait considérablement diminué entre 1995 et 1996 (-5,3%), poursuit cette évolution, mais de façon moins sensible (-3%). En revanche, **la tranche d'âge supérieure (15 à 19 ans) connaît une augmentation du nombre des tués (+7%), contrairement à l'année précédente (-2%).**

	Victimes	%		Tués	%		Blessés	%	
		Total Général 1997	1996		Total Général 1997	1996		Total Général 1997	1996
0 à 14 ans	15 646	8,8	(9,3)	381	4,8	(4,9)	15 265	9	(9,5)
15 à 19 ans	26 936	15,2	(14,8)	886	11,1	(10,3)	26 050	15,4	(15)
Total 0 à 19 ans	42 582	24,1	(24)	1 267	15,9	(15,1)	41 315	24,4	(24,5)
Total Général	177 567	100		7 989	100		169 578	100	

b- 1998 : les 4 premiers mois

Le bilan des quatre premiers mois s'annonce relativement inquiétant, avec, par rapport à la même période de 1997, une augmentation des tués de 10,8%. Cette aggravation est plus importante en rase campagne (+14,4%) qu'en milieu urbain (+3,7%). Cette reprise à la hausse des indicateurs de l'accidentologie est particulièrement alarmante car elle témoigne d'une dégradation du comportement des conducteurs, y compris en termes d'alcoolémie, allant à l'encontre de l'objectif fixé par le dernier comité interministériel de sécurité routière (C.I.S.R.) du 26 novembre 1997 qui a fait appel à la responsabilisation des conducteurs (cf. II - 1).

B - LE NOMBRE D'ENFANTS TRANSPORTÉS*a- S.N.C.F. (année 1996 et 1997)*1) *Déplacements occasionnels d'enfants :*

Nombre de voyages individuels annuels (en milliers) :

	<u>1996</u>	<u>1997</u>
- Tarif général enfants (de 4 à 12 ans)	1 924	2 007
- Allers et retours populaires (4 à 12 ans)	234	228
- Familles nombreuses (4 à 12 ans)	813	798
- Centres de vacances (enfants de moins de 18 ans)	1 708	3 595
- Promenades d'enfants (enfants de moins de 15 ans)	1 843 ¹	}
- 12/25 avec cartes ou " découvertes 12/25" (- de 18 ans)		2 904
- Carte Kiwi (de 4 à moins de 16 ans)	891	967
- Tarif banlieue enfants (de 4 à 10 ans)	2 314	2 309
- Groupe de jeunes Banlieue (jusqu'à 16 ans)	<u>339</u>	<u>280</u>
Total:	10 006	13 088

Ces voyages (aller-retour) ont donc concerné plus de 6 000 000 enfants en 1997.

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.

2) *Trains spéciaux² programmés par an :*

	(en unités)		
	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>
Intérieur :			
- nombre de trains	43	54	57
- nombre d'enfants transportés	12.000	28 925	33 720
International :			
- nombre de trains	116	116	108
- nombre d'enfants transportés	84 070	84 980	75 740

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.

Le nombre de trains et d'enfants transportés reste constant, le trafic intérieur compensant la légère baisse enregistrée sur le trafic international.

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

	<u>1996</u>	<u>1997</u>
- Abonnements d'élèves, étudiants et apprentis		
• Banlieue	98	101
• Réseau principal	290	308
- "Cartes orange" journalières, hebdomadaires et mensuelles	<u>219</u>	<u>222</u>
Total	607	631

On constate, d'année en année, une légère augmentation.

b- R.A.T.P.

1) Ensemble du réseau :

En 1996 la population qui emprunte quotidiennement les transports en commun a fait l'objet d'une enquête, actuellement en cours d'exploitation, dont les résultats ne seront disponibles que pour l'année scolaire 1998-1999. En attendant, seuls les résultats de l'enquête effectuée en 1991 par la SOFRES sont disponibles :

Total Ile-de-France :

6 à 12 ans 65 000
12 à 15 ans 105 000
15 à 18 ans 305 000

Total : 475 000 (dont 135 000 en zone 1 ou 2, soit Paris Métro et bus).

Les enfants de 6 à 18 ans représentent 10% du trafic total dont 8,8% de 10 à 18 ans. La mise en service, en novembre 1998, de tarifs annuels pour les jeunes (carte "Imagine'R"), devrait faciliter cette fréquentation.

2) Services spéciaux

Le nombre d'enfants transportés sur les services spéciaux s'est stabilisé et a même légèrement augmenté (+2,7%), malgré la suppression des transports pour les centres aérés de la Ville de Paris de l'été (destinations plus éloignées, donc échappant à la zone d'activité de la R.A.T.P.). D'autre part l'assouplissement du plan Vigipirate a permis aux classes d'emprunter à nouveau les modes lourds, ce qui se traduit par une baisse du nombre d'enfants sur les transports occasionnels.

Voyages d'enfants	1994/1995	1995/1996	1996/1997	1997/1998
Transports scolaires ⁽¹⁾	653 647	559 625	452 914	463 124
Ville de Paris (piscine, « plein air », centres aérés)	1 021 537	937 735	432 380	468 028
Transports occasionnels ⁽²⁾	106 401	125 392	74 192	55 071
Total	1 781 585	1 612 752	959 486	986 486

(1) La R.A.T.P. assure régulièrement le transport scolaire dans certaines communes de la périphérie de Paris. Dans Paris intra-muros, elle intervient en cas de transfert provisoire d'école en rénovation, etc..)

(2) Il s'agit essentiellement des sorties de fin d'années des établissements scolaires.

L'ensemble de ces voyages (allers et retours) ont donc concernés près de 500 000 enfants, ce qui représente la moitié des enfants transportés il y a 5 ans.

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 D.T.T./C.E.R.T.U.)

• Nombre d'élèves :

— le nombre moyen d'élèves en zone non urbaine, pour lesquels une subvention est accordée, s'élève en moyenne par département à 24 848 (24 580 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 15 253 (15 414 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) ne sont pas disponibles cette année du fait d'une refonte de l'exploitation informatique ; les résultats de 1996 sont donc rappelés, étant entendu que l'actualisation sur les deux années sera opérée dans le rapport de l'an prochain.

- ainsi, les services à titre principal pour les scolaires (SATPS) ont représenté, de 1991 à 1996 :

	1991		1992		1993		1994		1995		1996	
	SATPS	TOTAL % (1)	SATPS	TOTAL % (1)								
Véhicules/km (millions)	322,7	18,1	314,1	17,4	323,8	18	329,5	18,2	335,6	18,5	324,6	17,8
Nombre de voyageurs (millions)	512,8	19,8	484	18,6	527,2	20,4	530,6	20,2	526,7	20,0	504,5	20,3
Longueur moyenne Trajet (km)	21,9		22		21,1		20,8		20,9		20,9	
Nombre moyen de Voyageurs par trajet	36,6		33,9		34,4		33,5		32,8		32,4	

Source : enquête S.E.S. (ex OEST sur l'utilisation des véhicules de transports en commun.

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

On avait constaté, en 1996, une légère diminution de la part des S.A.T.P.S. dans le nombre total de véhicules-km. Le nombre de voyageurs par trajet tendait toujours à diminuer, alors que la longueur moyenne du trajet se stabilisait.

- Strapontins (rappel 1996)

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 à 34,9 %, soit nettement plus que la moyenne de l'ensemble des autocars : 27,7 % (25,9 % pour les transports de personnel, 20,4 % pour le transport occasionnel). Parmi ces autocars scolaires, quelle que soit leur capacité, on relève :

de 1 à 4 strapontins :	4,1 %	(moyenne de l'ensemble des cars : 3,2 %)
de 5 à 9 strapontins :	15,4 %	(moyenne de l'ensemble des cars : 11,4 %)
de 10 à 14 strapontins :	16,2 %	(moyenne de l'ensemble des cars : 12,8 %)
de 15 à 20 strapontins :	0,5 %	(moyenne de l'ensemble des cars : 0,3 %)

- Age des véhicules (rappel 1996)

A l'occasion du renouvellement des conventions, de nombreux départements rajeunissent leur parc. Certains en profitent pour interdire les strapontins dans les véhicules neufs 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 il est encore trop tôt pour que ces efforts se traduisent dans l'évolution de l'âge moyen du parc : plus de 40% des véhicules scolaires sont encore âgés de 15 à 25 ans (proportion toujours deux fois plus élevée que dans l'ensemble du parc, et, comme pour lui, en augmentation).

Age du véhicule (autobus et autocars)	Transports scolaires				Moyenne générale			
	% 1993	% 1994	% 1995	% 1996	% 1993	% 1994	% 1995	% 1996
0 à 4 ans	12	12	11	9	26	25	24	23
5 à 9 ans	18	19	18	18	28	28	28	27
10 à 14 ans	31	30	29	28	27	26	25	25
15 à 25 ans	39	39	42	45	19	21	22	25
Total			13,2	13,3			10,1	10,3

I-2. ACCIDENTS : ANALYSE DES STATISTIQUES DE L'ANNÉE SCOLAIRE 1997/1998

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. -

	<i>Tués</i>	<i>Blessés graves</i>
- accidents de train	0	0
- accidents d'autocars S.N.C.F.	0	0
- accidents individuels		
• heurt par un train		
- en longeant les voies	2	0
- en traversant les voies	1	0
• électrocution		
- en escaladant les wagons	0	4
• chute d'un train		
- montée en marche	2	0
- descente en marche	1	1
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	6 (4 en 96)	5 (11 en 96)

Ce bilan concerne l'ensemble des accidents impliquant un enfant, usager ou non. Les accidents de voyageurs enfants (accident de train, chute d'un train) ont occasionné 3 tués, le vagabondage dans les gares ou sur les voies 3 tués et l'escalade de wagons 4 blessés graves.

D'autre part, 2 enfants ont été tués sur des passages à niveau, l'un en franchissant en chicane en deux-roues, l'autre en tant que passager d'une voiture.

L'amélioration de la sécurité des voyageurs enfants est à mettre à l'actif des campagnes 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 1997, et concernant l'ensemble des classes d'âge, se répartissent de la façon suivante :

	Tués	blessés graves
- accidents de train	9	10
- accidents de car	0	0
- accidents individuels		
• heurt par un train	4	6
• chute d'un train	9	18
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	22	34

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

Cependant, pour le métro et le R.E.R. cette nouvelle application n'est pas encore entrée en service ; il ne nous est donc toujours pas possible, pour 1997-1998, de connaître les accidents "voyageurs" par classe d'âge intervenus sur le réseau ferré. On peut cependant indiquer que, pour la période de 1er juillet 1997 au 30 juin 1998, le bilan général des accidents mortels, qui sont des accidents individuels, s'établit à 23 tués auxquels s'ajoutent 20 suicides, sans que l'on puisse y distinguer les cas concernant les enfants.

Pour les accidents intervenus sur le réseau "bus", (parmi lesquels aucun accident mortel), le tableau suivant récapitule, pour la période de septembre 1997 à juin 1998, les accidents intervenus, que la R.A.T.P. soit impliquée ou non.

AGES	HOMMES	FREQUENCE	FEMMES	FREQUENCE	ENSEMBLE	FREQUENCE
1 à 5 ans	36	2,8	47	1,7	83	2,0
6 à 18 ans	76	5,9	126	4,5	202	5,0
19 à 25 ans	61	4,7	181	6,5	242	5,9
26 à 65 ans	454	35,5	936	66,4	1390	34,1
65 ans	167	13,1	565	20,2	732	18,0
âge inconnu	482	38,0	944	33,7	1426	35,0
TOTAL	1 276	100,00	2 799	100,00	4 075	100,00
% de l'ensemble	32,7		67,3		100 %	

Par rapport aux années précédentes, on constate que le nombre global des accidents tend à augmenter très légèrement (4075 au lieu de 4003) alors que la part des accidents survenus à des enfants de moins de 18 ans se réduit pour représenter 7% de l'ensemble des victimes. Cependant cette proportion présente une répartition différente selon les sexes : 8,7% chez les garçons et 6,2% chez les filles. Les garçons, qui étaient jusqu'à présent les principaux concernés par les accidents, ont été durant cette année scolaire moins exposés (112 accidents soit -23%) que les filles (173 accidents soit +13%) . 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.

Comme les années précédentes, 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.

Le tableau ci-après résume pour la catégorie "enfants" (moins de 18 ans) la répartition en pourcentage des victimes selon ces natures (les chiffres concernant l'ensemble de la population figurent entre parenthèses) :

Nature des accidents	Garçons	Filles
	%	%
Malaises	25,9 (32,7)	37,6 (22,5)
« Conduite brutale »	21,4 (25,6)	23,1 (33,2)
Accidents à la montée ou à la descente ou à l'intérieur du bus	9,8 (15,7)	5,8 (19,8)

Coincement par porte	20,5 (7,8)	17,3 (8,5)
----------------------	------------	------------

Par rapport à l'ensemble des victimes, la catégorie "Enfants" se caractérise par une fréquence très importante des coincements par les portes de l'autobus. En revanche, plus agiles, les voyageurs de cette tranche d'âge sont moins concernés par les accidents à la montée ou à la descente, ou à l'intérieur du bus. De plus, en tissu urbain, on peut penser que certains accidents survenus après la descente ou avant la montée sont comptabilisés comme "accident piéton" et échappent donc à cette investigation.

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. Un enfant a été tué, en septembre 1997, dans un accident impliquant un tramway, mais il n'est pas comptabilisé ici car il n'était pas voyageur (il s'était accroché à l'extérieur et a heurté un obstacle).

C- ROUTES (TRANSPORTS 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 1997 au 30 juin 1998 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 et impliquant des véhicules et des victimes françaises

Cependant, durant la dernière année scolaire, deux accidents très graves sont intervenus, qui, ne correspondant pas à cette définition, n'ont donc pas été pris en compte dans les statistiques. Mais leur gravité justifie qu'ils soient mentionnés et analysés (cf. b) suivant) : l'un a eu lieu en *Espagne*, en juin 1998, et a impliqué un car français transportant des adolescents dans le cadre d'un séjour linguistique or-

ganisé par leur établissement scolaire (1 tué, 1 blessé grave), l'autre, dans les Alpes, a concerné un car loué par un centre de vacances *britannique* (3 morts, 2 blessés graves et 18 blessés légers).

Année scolaire (1)	1992/1993	1993/1994	1994/1995	1995/1996	1996/1997	1997/1998
Nombre d'accidents	119	118	123	115	124	90
Acc. sans victimes	50	54	41	41	43	39
Total victimes (2)	282	241	355	316	319	223
Tués	5	8	7	8	14	1
Blessés graves	56	27	40	19	23	34
Blessés légers	221	206	308	289	282	188

(1) Période du 1er juillet au 30 juin

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

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

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

Par rapport aux bilans des années précédentes, et particulièrement à celui de l'année 1996-1997 qui avait révélé le nombre de tués le plus élevé depuis que ces statistiques sont établies, **les données pour 1997-1998 connaissent une baisse sensible en nombre de victimes (- 33%) et de tués (un tué au lieu de 14)**. En revanche, le nombre de blessés graves reste relativement important.

Il est intéressant de 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 1997 au 30 juin 1998), concernant les enfants de 3 à 17 ans, piétons, usagers de deux-roues ou de voitures particulières :

	Tués				Blessés graves				Blessés légers			
	94/95	95/96	96/97	97/98	94/95	95/96	96/97	97/98	94/95	95/96	96/97	97/98
Piétons	105	104	103	107	1523	1393	1240	1032	5378	5138	4883	4649
Deux roues	289	271	290	238	3563	3462	3323	3204	10578	10866	10330	10485
Voitures particulières	301	311	296	303	1585	1433	1463	1337	7801	7480	7216	7336
Transports en commun d'enfants	7	8	14	1	40	19	23	34	308	289	282	188

(1) Chiffres D.S.C.R.-O.N.S.R. (provisaires pour 1997/1998)

(2) Statistiques police-gendarmerie.

Parmi les accidents d'enfants piétons, en deux-roues ou en voitures particulières, beaucoup se produisent pendant le trajet domicile- école. Une analyse des pratiques de déplacement des enfants et leurs conséquences, publiée dans la revue R.T.S. (recherche, transports, sécurité) n°59 d'avril juin 1998, met en évidence les pratiques d'accompagnement en voiture particulière. A titre d'exemple, dans la région de Lyon-Villeurbanne, la part des modes de transport se répartit suivant les âges de la façon suivante :

	voiture	Transport en commun	

Primaire	31 %	5 %	(63 % à pied)
Collège	20 %	26 %	
Lycée	12 %	63 %	

Les statistiques d'accidents citées plus haut démontrent que l'accompagnement en voiture particulière, qui reste important pour les enfants du niveau du collège, n'est pas le moyen le plus sûr. Si, dans l'esprit des parents, il préserve l'enfant des risques de la rue, y compris des agressions, il en retarde d'autant sa mise en liberté dans ce milieu, et augmente ainsi sa vulnérabilité. Ces arguments militent en faveur du transport collectif en car, soit sur ligne régulière, soit sur circuit scolaire.

b) Analyse des accidents

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

- **aux points d'arrêt :**

- 9 accidents soit 10% du total (en 96-97 : 22 accidents soit 18%)
- 12 victimes soit 5% du total (en 96-97 : 27 victimes soit 8% du total).

Relativement moins nombreux, ces accidents ont toutefois eu des conséquences lourdes, puisqu'un enfant a été tué et 6 blessés gravement.

Comme les années précédentes, on retrouve les deux cas de figure : soit l'enfant est renversé par un véhicule tiers dépassant le car, à la montée (1 blessé léger), ou le croisant à la descente (3 blessés graves), soit l'enfant est heurté par le véhicule de transport lui-même (un tué, 3 blessés graves et 4 blessés légers). C'est dans cette dernière circonstance que se sont produits la plupart des accidents à l'arrêt (6 sur 9), dus souvent à des bousculades sur les aires d'embarquement.

- **pendant le trajet :**

- 81 accidents soit 90% du total (en 96-97 : 102 accidents soit 82%)
- 211 victimes soit 95% du total (en 96-97 : 292 victimes soit 92%)

Il s'est agi dans la majorité des cas de collisions, le plus souvent avec des véhicules légers. Cependant les pertes de contrôles sans collision, moins nombreuses, ont eu les conséquences les plus lourdes (18 blessés graves).

Deux accidents ont concerné des transports d'enfants handicapés, heureusement sans entraîner de conséquences graves.

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

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

- le véhicule lui-même : choc ou défaillance mécanique

On note deux cas d'ouverture de porte arrière pendant le trajet (1 blessé grave, 1 blessé léger), et un cas d'incendie du véhicule, qui a pu être évacué à temps.

Dans 6 cas, 8 enfants ont été heurtés par le véhicule (1 tué, 3 blessés graves, 4 blessés légers). Tous ces accidents se sont produits au moment où le véhicule arrivait ou manoeuvrait sur l'aire d'arrêt, avant d'embarquer les enfants.

- comportement du conducteur -

Les accidents produits du fait du conducteur, qu'il y ait eu ou non infraction, représentent 32% du total, et ont entraîné 47% des victimes .

- On relève cette année une proportion importante de pertes de contrôle à caractère infractionnel ou non, occasionnant 18 blessés graves.
- 8 cas de refus de priorité ont causé 11 blessés légers.
- Un cas inhabituel aux conséquences lourdes : le non respect par un car à deux-étages d'une limitation de hauteur d'un pont, qui a entraîné 3 blessés graves.

- comportement des autres usagers de la route

Représentant la moitié des accidents, il a entraîné cette année 40% des victimes, avec des conséquences moins lourdes que l'année précédente : 9 blessés graves, 80 blessés légers. La collision la plus grave a été provoquée par un ensemble routier qui a percuté l'autocar par l'arrière, causant 4 blessés graves et 3 blessés légers.

c) *Observations sur ces données*

• Accidents aux points d'arrêt :

Moins nombreux et moins graves que les années précédentes ces accidents exigent toujours une analyse particulière, compte tenu de la large diversité des facteurs qui interviennent : le comportement des enfants, des conducteurs, des usagers, la visibilité du véhicule, l'aménagement du point d'arrêt, le champ de vision du conducteur etc...

- L'arrêt de la circulation

A plusieurs reprises, le groupe s'est interrogé sur l'opportunité d'interdire en France aux autres véhicules de croiser ou de dépasser un car de transport scolaire à l'arrêt. Le 18 juin 1998, le ministère de l'Intérieur a fait part de sa position réservée sur ce point (cf. Annexe n° V).

Les présidents de conseils généraux, à qui cette lettre a été transmise pour information, estiment peu réaliste d'envisager l'application d'une telle mesure en France. Ils avancent notamment

qu'il serait nécessaire d'uniformiser les caractéristiques des véhicules, ce qui empêcherait leur réemploi dans d'autres activités. Ils font remarquer aussi que cela obligerait à réviser la logique des aménagements et la consistance des services, notamment en milieu urbain où les effets conjugués d'arrêts rapprochés et de trafic dense aboutiraient à créer des difficultés de circulation. D'autres, enfin, notent que l'avis favorable du ministère de l'Intérieur à l'équipement de feux clignotants à l'avant et à l'arrière du véhicule, devrait se concrétiser par la pose de ce dispositif en série, dès la construction du véhicule.

Selon une étude menée par l'A.N.A.T.E.E.P. sur la sécurité des transports d'enfants en Europe pour le compte de la Communauté européenne, nos voisins recherchent également des solutions de ce type. Ainsi en Allemagne, depuis la fin 1995, une expérience est menée sur certains arrêts expressément désignés pour concilier les thèses sur la nécessité ou non d'arrêter la circulation en présence d'un car embarquant ou débarquant des enfants. Il s'agit d'interdire le dépassement quand le car se place à un arrêt de ce type. Une fois le véhicule immobilisé, son dépassement est possible à une vitesse de 4 km/h. Il faut toutefois noter que pendant ce temps les enfants montent et descendent du car, traversent la voie où un véhicule a pu aussi s'engager dans le sens contraire. Cette expérience paraît peu concluante et les premières évaluations de ces dispositifs en montrent les limites ; les automobilistes ne connaissent pas la réglementation, les infractions sont nombreuses, et comme cette réglementation ne concerne que peu de véhicules et peu d'arrêts, les risques de confusion sont évidents.

En Autriche, l'arrêt est obligatoire en présence de tout car équipés d'un pictogramme " transports d'enfants", dont les feux de détresse sont allumés. Mais ce véhicule ne dispose pas, comme aux Etats-Unis, d'un bras qui se déploie sur le côté et qui garantit la sécurité des enfants.

En tout état de cause, l'arrêt de la circulation exige dans les pays où il est institué ou expérimenté, une sensibilisation généralisée et renouvelée de l'ensemble des usagers de la route.

En France, où cette solution apparaît donc peu adaptée, il faut poursuivre les efforts dans tous les domaines : éducation à la sécurité et améliorations techniques, ce qui suppose :

— de développer **les actions de formation** des enfants et des conducteurs, mais aussi les campagnes de prévention destinées à l'ensemble des usagers de la route. Des exemples sont donnés dans la dernière partie de ce rapport. Il faut impérativement rappeler, au besoin par un message diffusé lors d'une campagne nationale, que ne pas ralentir lors du croisement ou du dépassement d'un véhicule de transport en commun, ou de transport d'enfants muni d'une signalisation spéciale, au moment de la descente et de la montée des voyageurs, constitue une infraction au Code de la route (R II-1), qui doit être sévèrement contrôlée et réprimée, même en l'absence d'accident.

— de continuer à **aménager les points d'arrêt**. Le guide méthodologique, établi sur ce thème par le C.E.R.TU. 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).

Des accidents sont intervenus cette année sur les aires proches des établissements, les enfants ayant été heurtés par le car, souvent à la suite de bousculades. Dans les projets de constructions nouvelles d'établissements scolaires, une aire d'embarquement 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, 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.

— d'améliorer la visibilité du véhicule. L'expérimentation du pictogramme à éclairage se poursuit dans quelques départements. Le bilan peut, dès maintenant, être établi. Si ce système s'avère bien être le plus facilement perçu, sans créer aucun risque de confusion, le groupe demande au ministère des transports de modifier la réglementation afin de permettre l'**homologation** de ces pictogrammes à éclairage, ce qui encouragera leur extension.

Enfin le groupe estime que les accidents aux points d'arrêt, qui font intervenir des facteurs divers tenant à la variété des situations comme à la multiplicité des acteurs, présentent de ce fait toutes les conditions justifiant le déclenchement **d'enquêtes "REAGIR"**. Il demande donc que, désormais, chaque accident mortel d'enfant intervenu dans cette circonstance fasse l'objet d'une enquête de ce type.

- **Accidents en trajet**

- **conducteur étranger**

Non comptabilisé dans les statistiques de ce rapport, un accident aux conséquences lourdes s'est produit en montagne, l'été 1997 : un car loué de France par un centre de vacances anglais, transportant des enfants anglais, et conduit par un conducteur également anglais, a quitté la route et a basculé dans un ravin. 3 enfants ont été tués, 2 blessés gravement et 18 légèrement. Compte tenu de la nationalité des victimes et du conducteur, cet accident n'est pas pris en compte dans les statistiques. Il doit cependant être mentionné car, sous réserve des résultats de l'enquête en cours, il a été probablement provoqué par une faute de conduite, et pose ainsi le problème de l'adaptation des conducteurs anglais à conduire en France, particulièrement sur les routes étroites.

Les statistiques de la D.S.C.R. permettent de relever la nationalité des véhicules impliqués. Ainsi en 1997, 472 véhicules anglais ont été impliqués dans des accidents sur le territoire français, occasionnant 17 tués et 123 blessés graves. Le groupe estime pertinent d'approfondir l'analyse des causes de ces accidents pour déterminer le rôle de la conduite à gauche, et notamment pour détecter l'influence de l'emplacement du poste de conduite dans les accidents lorsqu'il s'agit de conducteurs anglais confrontés à la priorité à droite (deux cas peuvent être étudiés : s'il conduit un véhicule français, influence du poste de conduite à gauche pour un conducteur habitué à un poste à droite et s'il conduit un véhicule anglais, influence du poste de conduite à droite, notamment lors des dépassements et des croisements des autres véhicules).

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

— transport d'enfants handicapés

Deux accidents se sont produits lors du transport d'enfants handicapés. Il s'est agi en l'occurrence, dans les deux cas, de collisions dues à des véhicules tiers, sans conséquences graves (4 blessés légers). L'arrêté du 2 juillet 1982 n'impose l'accompagnement pour le transport de personnes handicapées physiques, adultes comme enfants, que pour huit personnes et plus en fauteuil roulant.

La question de la nécessité de règles d'accompagnement en ce qui concerne les handicapés mentaux se pose. Il n'est pas rare, en effet, de voir s'effectuer quotidiennement des transports de 25 enfants handicapés mentaux vers un établissement spécialisé, avec pour seul "encadrement" le conducteur du véhicule. L'imprévisibilité du comportement de ces passagers peut compromettre la

sécurité de leur transport. Le président du COLITRAH a saisi le ministère des affaires sociales de ce problème en février 1998, mais aucune solution n'a encore été proposée à ce jour.

En tout état de cause, le groupe s'associe au COLITRAH pour recommander fortement aux établissements spécialisés de mettre en place une formation à l'apprentissage de l'usage des transports, ainsi que de pratiquer régulièrement des exercices d'évacuation adaptés, que le handicap des personnes transportées soit physique ou mental.

- **Comportement du conducteur**

On a constaté cette année un certain nombre de cas dans lesquels les conducteurs ont commis des infractions au code de la route.

- **Transport sur longue distance**

L'accident intervenu en Espagne impliquant un car français conduit à rappeler le respect de la réglementation des temps de conduite et de repos. En effet le conducteur s'est endormi pendant le trajet. Son temps de conduite au volant du car était conforme à la réglementation, mais, d'après les premiers éléments de l'enquête en cours, il s'avère que ce conducteur avait rejoint le point de relais à bord d'un véhicule particulier, après avoir conduit pendant plusieurs centaines de kilomètres.

Ce cas pose le problème très général au transport routier du contrôle de l'emploi du temps des conducteurs précédant la prise de service.

- **Ouverture des portes**

Ce type d'accident se produit pratiquement tous les ans. Cette année, les deux accidents relevés ont causé respectivement un blessé grave et un blessé léger.

On sait que les cars immatriculés depuis 1986 doivent disposer du système de verrouillage automatique à partir du poste du pilotage, dont il convient de vérifier constamment le bon fonctionnement. Cependant, malgré les efforts de rajeunissement du parc, les véhicules plus anciens, qui n'ont donc pas pu être équipés, sont encore nombreux. C'est pourquoi la première mesure, qui relève du bon sens, est de veiller à éloigner les enfants les plus jeunes ou les plus turbulents de cette porte. Et si, comme le recom-

mande le C.N.T., tout particulièrement pour le transport d'enfants très jeunes, un accompagnateur est prévu, celui-ci devra pendant le trajet, surveiller tout particulièrement cette issue.

- **Incendie**

Un incendie de car a été signalé, sans conséquence corporelle, le véhicule ayant été évacué à temps. Le groupe recommande de rendre obligatoire, pour les enfants, un exercice d'évacuation par an, ce qui a le double avantage de mettre l'accent sur le mode de transport collectif et d'accroître sa sécurité.

- **Alcoolémie**

Aucun accident n'a été constaté

I-3 LES INCIDENTS DUS A LA DÉGRADATION DU COMPORTEMENT DE CERTAINS JEUNES

Depuis quelques années, les chahuts, les agressions et le vandalisme se développent sur certaines lignes de transport des grandes villes et de leurs périphéries, compromettant la sécurité des conducteurs et des voyageurs. Ce phénomène s'étend aux villes moyennes, mais parfois aussi sur certains circuits scolaires (Il fut le thème d'un colloque organisé par l'A.N.A.T.E.E.P en octobre 1995).

Il en résulte un risque supplémentaire d'accident, mais aussi, si certains circuits se confirment comme dangereux, un risque de désaffection au profit du deux-roues ou de la conduite par un adulte en voiture particulière.

A la demande du groupe de travail, **la F.N.T.V. a lancé en 1998 auprès de ses adhérents une enquête** portant sur les problèmes de sécurité et d'agressions vis-à-vis du conducteur, comme sur les actes de vandalisme sur le véhicule. Son exploitation donne les premiers résultats suivants :

- les atteintes à la sécurité du conducteur concernent 38 % des entreprises. Le facteur premier déclenchant l'agression est le contrôle du titre de transport ou la vente du titre de transport. Il peut s'agir aussi du rappel à l'ordre lors de chahut. Les agresseurs répliquent alors par des menaces verbales, des crachats ou des jets de projectiles. Ils sont presque tous de sexe masculin, âgés de moins de 18 ans et agissent souvent à plusieurs. Ces agressions se déroulent essentiellement sur les lignes spécifiquement scolaires, se produisent dans des quartiers dits "sensibles", devant les établissements scolaires ou aux points d'arrêts.

- aussi préoccupant, le développement du vandalisme sur les véhicules qui consiste à détériorer les sièges (lacérations, tags...) , les garnitures et à casser ou rayer les vitres. On assiste également au vol de marteaux « brise-vitres » et d'extincteurs. Le coût de ce vandalisme peut être évalué à 10 millions de Fr. pour l'ensemble des entreprises ayant répondu à l'enquête (qui possèdent plus du tiers du parc des autocars). Il convient de préciser que l'Ile-de France, région la plus touchée par ce phénomène, englobe 3 millions de Fr. à elle seule.

La dégradation des comportements des jeunes, sans atteindre le niveau et la fréquence que connaissent certaines lignes urbaines, met de plus en plus en péril la sécurité du conducteur et des autres voyageurs. Des solutions doivent être recherchées dans le cadre des mesures prises en partenariat avec les pouvoirs publics, parmi les différents dispositifs mis en oeuvre comme les "contrats locaux de sécurité" (cf. infra II-2). A cet effet, il est nécessaire, qu'indépendamment du canal des medias, l'information remonte et circule, notamment par les instances professionnelles et syndicales, de façon à permettre aux décideurs de mieux évaluer les faits et leurs conséquences, et de prendre les mesures les plus adaptées.

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

II-1. DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES -

L'ensemble des textes, tant nationaux qu'europeens, figure en annexe III, accompagné de brefs commentaires.

La loi du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier, dite "Loi Gayssot", vise à compléter et à renforcer les outils dont dispose l'Etat pour assainir le secteur des transports routiers, et à placer les entreprises dans les meilleures conditions pour affronter l'ouverture complète du marché du transport routier le 1er juillet 1998. Cette loi qui concerne le transport pour compte d'autrui, mais aussi le compte propre et les artisans, a fait l'objet d'une circulaire d'application parue le 18 février 1998. En ce qui concerne les transports de voyageurs, elle institue la formation initiale obligatoire pour tous les conducteurs d'ici 2 002.

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.

L'application de cette loi au secteur des transports n'est pas sans poser quelques problèmes du fait des rythmes de travail spécifiques de cette activité. 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 (a. 7). En revanche, comme le soulignent les transporteurs, comme les organisateurs, notamment par la voix de l'A.P.C.G, 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

(art.10 al.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 décret n° 98-111 du 27 février 1998 a réformé le code des marchés. Depuis l'adoption de la loi Sapin en 1992, la question de son application aux contrats de transport scolaire se posait. Elle était liée à la réforme du code des marchés rendue nécessaire par deux textes communautaires : la directive n° 92-50 du 18 juin 1993 relative aux marchés publics de service et la directive n° 93-38 du 14 juin 1993 relative aux opérateurs de réseaux .

Cette réforme du code des marchés, qui concerne les règles de mise en concurrence et de publicité des marchés de service, est donc intervenue par décret n° 98-111 du 27 février 1998, entré en application le 1er avril 1998, sans effet rétroactif. Les collectivités locales qui interviennent comme opérateurs de réseaux peuvent à présent recourir à la procédure négociée pour la passation de leurs marchés publics de service, et la concurrence voulue par les institutions européennes est ainsi introduite en France officiellement.

Auparavant, en 1996 un avis du Conseil d'Etat, confirmant un arrêt précédent, avait déjà remis en cause l'application généralisée de la loi "Sapin" pour le conventionnement des services réguliers, notamment les services scolaires, en retenant comme critère pour qu'il y ait délégation de service public - et ainsi application de la loi "Sapin" - le caractère substantiel de la rémunération de l'entreprise par l'exploitation du service .

La circulaire du 19 mars 1998, élaborée en concertation entre l'A.P.C.G., le G.A.R.T., la F.N.T.V., l'U.T.P. et les différents ministères intéressés pour faciliter l'application du décret de février 1998 (cf. Annexe IV), reprend cette argumentation basée sur la rémunération en distinguant deux cas :

- peuvent être qualifiées de délégations de service public les contrats afférents aux transports réguliers de personnes qui comportent une rémunération du cocontractant substantiellement assurée par les résultats d'exploitation, soit par la perception directe des contributions des usagers, soit par une rémunération fixée en fonction de la fréquentation du service.

- en revanche, relèvent généralement du code des marchés publics les contrats de transports scolaires qui sont rémunérés par un prix de façon forfaitaire ou avec une garantie d'équilibre, sans lien avec les résultats d'exploitation .

Ce texte incite les collectivités à veiller au respect de l'égalité de concurrence entre les entreprises, mais aussi à la garantie de la sécurité des élèves, ces deux impératifs étant liés au respect de la réglementation sociale. Il précise également que, notamment en cas d'accident de transport scolaire, le partage des responsabilités entre la collectivité et le transporteur ne dépend pas de cette qualification - délégation de service public ou marché public - du contrat, mais fera l'objet d'une appréciation au cas par cas.

La mise en oeuvre de ce texte ne devra intervenir qu'à l'expiration des contrats en cours.

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.

II- 2. INITIATIVES ET ÉVÈNEMENTS

A- AU NIVEAU NATIONAL

- 1 - LES POUVOIRS PUBLICS

• **Politique de sécurité routière : un nouvel élan**

Réuni sous la présidence du Premier ministre, le C.I.S.R. du 26 novembre 1997, qui s'est fixé comme objectif pour les cinq prochaines années de réduire de moitié l'insécurité sur les routes, a validé les grandes orientations du rapport VERRÉ, et adopté comme priorité la continuité de la formation des usagers de la route, dès le plus jeune âge, jusqu'à la formation continue des conduc-

teurs expérimentés. Un certain nombre de mesures ont été annoncées (dont certaines relèvent du domaine législatif : un projet de loi, déposé en ce sens au Sénat au printemps, a été présenté à l'Assemblée fin 1998), qui privilégient donc les actions de formation et d'éducation, sans négliger la nécessité de la répression.

Une des principales idées de base est de **prendre appui sur les jeunes et leur capacité à promouvoir de nouveaux comportements**. Sachant que, dans l'ensemble du bilan de la sécurité routière, les jeunes de moins de 25 ans constituent 28 % des tués, soit plus de 6 tués par jour, le C.I.S.R. a rappelé le rôle de sensibilisation dans le milieu familial qui incombe aux parents, relayé dans le cadre scolaire, péri scolaire et des loisirs par les ministères de l'Education nationale (à qui il faut donner les moyens d'appliquer l'obligation d'enseigner la sécurité routière à l'école et au collège) et de la Jeunesse et des sports. L'examen du permis de conduire doit devenir un véritable apprentissage de la conduite, faisant l'objet d'un suivi. Ensuite la formation continue doit être développée, notamment au sein des entreprises, pour prévenir les accidents de déplacements.

• **Rapport de Mme Isabelle MASSIN, maire de Cergy Pontoise : "Pour une sécurité plus citoyenne"**

Le ministre des transports a confié le 31 mars 1998 à Mme Isabelle MASSIN, maire de Cergy-Pontoise, une mission d'évaluation des dispositifs d'animation dont disposent les pouvoirs publics en matière de sécurité routière.

Le rapport, remis au ministre le 26 juin 1998, effectue le bilan, constate le manque de reconnaissance de la sécurité routière comme une cause d'intérêt national dont chacun est responsable et le défaut de synergie entre les actions menées au niveau national et au niveau local. Il met également en évidence une insuffisance des moyens, due à l'absence d'une demande sociale forte, une perception des mesures

nationales comme des menaces potentielles de sanctions plutôt que comme des mesures d'intérêt général et enfin un manque d'exploitation opérationnelle des outils statistiques.

Mme MASSIN propose de redynamiser les politiques locales de sécurité routière en abordant ce thème sous un angle nouveau. Ses propositions s'articulent ainsi autour de quatre axes : la sécurité routière doit être une école de civisme ; la recherche doit être développée, les expérimentations évaluées et les connaissances largement diffusées ; l'Etat doit assumer ses responsabilités, notamment en tant qu'employeur et se comporter en partenaire ; enfin le partenariat doit être élargi et l'articulation des efforts entre le niveau national et le niveau local, tant pour la conception des actions que pour leur réalisation, doit être mieux assurée.

Les différentes actions entreprises en matière de sécurité des transports d'enfants, faisant appel à la mobilisation et à la responsabilisation de l'ensemble des partenaires, y compris des parents, dans un esprit de concertation, s'inscrivent parfaitement dans le cadre de ces orientations.

Le 22 Juillet 1998, Mme Isabelle MASSIN a été nommée **déléguée interministérielle à la Sécurité routière**.

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

La Délégation interministérielle à la sécurité routière poursuit son action en liaison avec le ministère de l'Éducation nationale pour instaurer l'éducation à la sécurité routière de la maternelle au lycée 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.

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 les enjeux de cette éducation, son cadre et des exemples de mise en oeuvre pédagogique.

Ainsi, l'éducation à la sécurité routière est dispensée dès la maternelle, et sanctionnée au collège par la délivrance de l'attestation scolaire de sécurité routière (A.S.S.R.) de 1er niveau (classe de 5ème) et de 2ème niveau (classe de 3ème), dont la prise en compte dans le cadre du permis de conduire des véhicules automobiles est à l'étude.

La mise en place du Brevet de Sécurité Routière (B.S.R.), qui autorise les jeunes de 14 à 16 ans à conduire un cyclomoteur, est intervenue par arrêté du 4 juillet 1996. La partie pratique est à été rendue obligatoire à partir du 17 novembre 1997.

Le groupe souhaite que cette éducation à la sécurité routière porte également 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".

- **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 périscolaires »* (cf. Annexe VII) . 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.

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 de la citoyenneté et à la sécurité routière, ce qui aurait le double avantage de prévenir les chahuts et les accidents.

Il est donc proposé aux acteurs locaux d'engager une réflexion sur le contenu et les moyens à mettre en place, afin de faire de ce temps de transport un moment éducatif à part entière. A cet égard, l'intervention d'**agents locaux de médiation**, « emplois-jeunes » des collectivités territoriales, voire, sous certaines conditions, la participation d'**"aides-éducateurs" de l'Education nationale**, pourrait être utilement envisagée. Pour ces derniers cependant, il faut rappeler que, conformément à leurs conditions d'emploi spécifiques, la mise à la disposition de collectivités locales ne leur serait possible que dans la mesure où il s'agirait pour eux de participer à des activités éducatives susceptibles de figurer dans un projet d'école ou d'établissement. Par ailleurs, il convient de veiller au respect du principe de non substitution, les « emplois-jeunes » ne pouvant occuper des fonctions revenant au personnel d'associations ou de collectivités locales.

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.

En juillet 1998, un rapport intitulé « Pour une nouvelle dynamique du système éducatif en zone rurale isolée » a été remis à Mme Ségolène ROYAL, ministre chargée de l'enseignement scolaire, par M. Jean-Claude LEBOSSÉ, Inspecteur général de l'Education nationale. Rappelant que « la fatigue liée au transport, l'offre d'activités trop éparpillée ou inexistante ... sont autant d'obstacles aux droits au savoir, à la culture et au sport », ce rapport propose, pour rompre l'isolement et éviter le déplacement quotidien des enfants et des maîtres, de recourir aux nouvelles techniques de communication qui permettront « de passer de la notion de regroupement à la notion de réseau ». Estimant que la redynamisation de l'école en milieu rural passe par un élargissement des préoccupations au-delà du temps scolaire, il encourage l'élaboration de projets éducatifs adaptés aux conditions particulières de ces zones, en recourant aux nouveaux « contrats éducatifs locaux ». Les suites données à ces propositions ne seront pas sans effet sur la demande de transport, en quantité comme en qualité.

• Les sorties scolaires (rappel)

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). En ce qui concerne plus particulièrement le transport des élèves dans le cadre de ces sorties scolaires, ce texte met en place une procédure d'autorisation et de contrôle très précise, tenant compte des contraintes professionnelles des entreprises tout en maintenant un contrôle des conditions dans lesquelles est exercé le transport.

Trois cas peuvent se présenter :

1. le transport est assuré par les transports publics réguliers : aucune procédure particulière n'est à prévoir.
2. le transport est organisé par une collectivité territoriale ou par un centre d'accueil : ceux-ci délivrent une attestation de prise en charge qui est jointe au dossier de demande d'autorisation de sortie.
3. l'organisateur, enseignant ou directeur d'école, fait appel à une société de transport : dans cette hypothèse, il doit la choisir parmi les entreprises figurant dans un répertoire départemental, établi dans chaque département par l'inspecteur d'académie (entreprises inscrites au registre des entreprises de transport public routier de personnes et autorisées par le Préfet à exécuter des services de transport occasionnel). Le transporteur, qui doit fournir la copie du schéma de conduite à l'organisateur de la sortie scolaire, remplit, au moment du départ, une fiche sur laquelle seront indiqués la marque, le n° d'immatriculation et le n° de la carte violette du véhicule, ainsi que le nom du conducteur et le n° de son permis de conduire.

• **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 5,5 M. (4 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. Les raisons sont essentiellement économiques (les familles moyennes n'ont pas la possibilité de payer des séjours relativement chers par rapport à leur niveau de vie). 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 sans que l'on puisse vraiment en évaluer l'ampleur. Il va sans dire que 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. C'est ainsi qu'il est tout à fait acquis à la suggestion faite par le groupe de travail de prévoir dans les sessions de formation des animateurs et des directeurs de centres de vacances ou de loisirs (B.A.F.A. et B.A.F.D.) une formation spécifique à la sécurité routière en général et dans les transports en car en particulier. Des instructions seront données dans ce sens aux 26 associations habilitées à former le personnel d'encadrement.

Cependant, pour assurer une meilleure cohérence de cette sensibilisation à la sécurité des transports, le besoin se fait sentir 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 1998, 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.

• La lutte contre la délinquance

Face au développement de la délinquance, surtout chez les jeunes, le gouvernement a, lors du « Colloque de Villepinte » qui s'est déroulé le 10 septembre 1997, défini sa politique suivant trois orientations : le rétablissement du civisme dès l'école, le développement d'une police de proximité et l'amélioration de la relation avec la justice. Parmi les premières mesures annoncées :

- la conclusion de « **contrats locaux de sécurité** » : pouvant concerner un quartier, une commune ou une agglomération, mais aussi un *réseau de transport*, ils sont élaborés par le préfet, le procureur de la République et le maire, avec la contribution des services de police et de gendarmerie, de l'Education nationale et également des entreprises de transport en commun. Etablis sur la base d'un "diagnostic local de sécurité", ils doivent définir les objectifs, les mesures envisagées, leur échéancier, les outils de suivi et les moyens engagés pour chacun des partenaires (circulaire du 28 octobre 1997).

- la création, (grâce à l'application de la loi du 16 octobre 1997 permettant la prise en charge à 80% de la rémunération, sur la base du S.M.I.C. pour l'embauche d'un jeune de moins de 26 ans) de **35 000 « emplois-jeunes » affectés à la sécurité**, soit adjoints de sécurité, employés par la police nationale, soit agents de médiation sociale, recrutés par les collectivités locales et d'autres acteurs comme des *gestionnaires de transport*, avec la participation de l'Etat.

La violence des troubles intervenus dans les transports publics en novembre 1997 et l'ampleur de leur propagation ont conduit M. Jean-Claude GAYSSOT, ministre chargé des transports, à réunir, le 9 décembre suivant, une « table ronde » à l'issue de laquelle **douze mesures** ont été annoncées, s'inscrivant dans le cadre de la politique de sécurité publique définie par le gouvernement, que l'on peut grouper sous quatre chapitres :

- une priorité à la prévention : la présence humaine sera étendue sur les réseaux, par le redéploiement des effectifs statutaires des entreprises du secteur public et par le recours aux possibilités offertes par les emplois-jeunes. Une action sera menée sur les comportements des jeunes en partenariat avec les organisateurs, les entreprises de transport et les établissements scolaires. Les transports urbains seront pris en compte systématiquement dans les « contrats locaux de sécurité » .

- des financements nouveaux pour des investissements de sécurité : les subventions d'Etat pour la province seront augmentées et le programme d'équipement en Ile-de-France accéléré et développé.

- un renforcement des moyens de la police nationale et une meilleure coordination entre les entreprises et les forces de police : les unités spécialisées seront développées en province comme à Paris, des adjoints de sécurité mis en place sur les réseaux de transport, un P.C. de coordination en Ile de France pour la S.N.C.F. créée à l'exemple de celui qui existe pour la R.A.T.P.

- des sanctions aggravées et plus efficaces, en particulier pour les atteintes aux personnels, et enfin, une justice mieux informée des aspects de cette délinquance, et plus rapide.

Une disposition visant à donner la qualification de « circonstance aggravante » à l'atteinte à la sécurité du personnel de transport public, sera effectivement proposée au Parlement d'ici décembre 1998.

2 - LA S.N.C.F.

La S.N.C.F. mène des actions de prévention dans deux directions principales : une campagne de sensibilisation destinée aux enfants qui constituent, suivant les régions, entre 22 % et 25 % de sa clientèle, et la mise en place d'équipements de sécurité sur les infrastructures, suivant des critères de priorité.

Après avoir été expérimentée dans les académies de Dijon et de Besançon, 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. De plus, en Ile-de-France, en gare de Rosny-sous-Bois, a été installé un lieu d'animation, (« Centre de découverte du musée du chemin de fer de Mulhouse ») . Les enfants du niveau scolaire CM1, CM2 et 6ème y sont accueillis tous les jours : ils découvrent le musée et participent ensuite à une conférence sur le chemin de fer, dont l'un des thèmes est la sécurité. C'est ainsi que, durant l'année scolaire 1997-1998, près de 5000 élèves ont pu bénéficier de cette sensibilisation.

D'autre part, 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). Cette première phase n'est pas terminée car, du fait de modification d'horaires ou de trafic, d'autres gares, dont l'équipement n'était pas prévu dans ce programme, seront également concernées. 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- R.A.T.P.

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 diffé-

rents 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...). C'est dans ce cadre que, durant l'été 1997, en Ile-de-France, 42 000 enfants ont pu être transportés et encadrés lors de déplacements sur les bases de loisirs ou des lieux d'animations culturelles et sportives.

Elle conduit également une action éducative en incitant, dans les établissements scolaires, la création des « cercles du citoyen » (160 en 1997). 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. Fin 1997, ils étaient 90 A.P.M.S., répartis sur les lignes de la R.A.T.P., mais aussi dans les transports urbains de Chelles, ou dans des associations de quartier (92, 14ème arrondissement de Paris etc...).

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 ». Ceux-ci interviennent en milieu scolaire et associatif : sur la base d'un outil pédagogique, (« 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 (ex : à La Courneuve, un débat a été organisé sur la sécurité du tramway, dans d'autres centres, des actions ont été menées en partenariat avec l'A.N.A.T.E.E.P. dans le cadre de la campagne « Sortir Vite »).

A la suite de troubles survenus fin 1997, la R.A.T.P. a lancé une campagne sur le thème du respect des personnes comme du matériel. Conçue par des machinistes sur le mode humoristique à partir des principaux centres d'intérêt des jeunes à qui elle s'est adressée, elle s'est traduite, en mars 1998, par des affiches, des cartes postales distribuées dans les autobus et le métro, et des spots diffusés dans 300 salles de cinémas.

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 1997-1998, l'action de la F.N.T.V. s'est concentrée sur les points suivants :

1 - L'incidence de la réforme du code des marchés publics sur les contrats de transport scolaire

La Fédération a participé à l'élaboration de la circulaire relative aux règles applicables aux conventions de transports publics réguliers de personnes et aux dispositions particulières relatives aux transports scolaires.(cf supra II-1 et Annexe IV). Dans un contexte très difficile, un certain nombre d'avancées ont été obtenues, notamment sur la notion de « mieux disant ». Le texte rappelle la nécessité de veiller au respect de la bonne application des règles sociales et fiscales et indique que la capacité technique des entreprises peut être appréciée en s'assurant de la cohérence entre les moyens en personnels de conduite et l'utilisation du matériel roulant. Devant le risque que le calcul des seuils selon la méthode de la globalisation déclenche des appels d'offre européens, la F.N.T.V a obtenu dans tous les cas la procédure négociée.

2 - La négociation sociale

La F.N.T.V , qui avait participé aux travaux de la commission Morelon, a engagé des négociations sociales sur plusieurs thèmes. Après la signature de l'accord sur le CFA-Voyageurs, celles-ci portent actuellement sur la formation professionnelle initiale et continue, les rémunérations conventionnelles et l'organisation du travail. Au centre des discussions : l'application de la loi sur les 35 heures aux transports routiers de voyageurs, et plus précisément de la disposition sur la limitation des temps partiels (une seule interruption de travail par jour qui doit être de 2 heures maximum). Cette disposition paraît aux transporteurs totalement inapplicable au secteur qui emploie 15 000 conducteurs à temps partiels. Si aucun accord de branche n'est conclu pour y déroger, la profession craint de ne pouvoir continuer à assurer totalement les transports scolaires.

3 - La formation des conducteurs

Dans le souci d'accroître le professionnalisme des conducteurs, la F.N.T.V a mis au point avec l'Association pour la Formation dans les Transports (AFT) des modules de formation spécifiques au transport d'enfants. Pour l'année 1998, plus de 1600 conducteurs ont participé à des stages relatifs au transport d'enfants dont 150 pour le stage « Conducteur - élève ... une relation à construire » et environ 600 sur la sécurité.

4 - La sensibilisation à la sécurité des différents partenaires

La F.N.T.V vient d'élaborer un dépliant en trois volets intitulé « Sécurité transport scolaire » à l'intention des enfants, des parents, des enseignants et des automobilistes. Cet outil pédagogique a

été diffusé très largement dans le département de la Haute-Vienne avec le concours de nombreux partenaires (Préfecture de Région, Conseil Général, sécurité routière, prévention routière, Inspection Académique, direction régionale des affaires sanitaires et sociales). La profession s'emploie à assurer une diffusion au niveau national.

5 - l'enquête sur la dégradation des comportements et le vandalisme

Préoccupée par le développement de ces phénomènes qui mettent en péril la sécurité des conducteurs et entraînent des coûts pour les entreprises, elle a effectué une enquête auprès de ses adhérents, comme le lui a suggéré le groupe, dont les résultats ont été analysés plus haut (cf. I-3) . Cette remontée d'information, indispensable pour mieux mesurer l'évolution et prendre ainsi les mesures adaptées, devra être renouvelée et développée.

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

Cette année encore, l' A.N.A.T.E.E.P. a poursuivi sa mission d'éducation des jeunes à la sécurité dans les transports collectifs. La 12ème campagne nationale annuelle « Sortir Vite », organisée dans la semaine du 12 au 17 octobre 1998, a eu pour thème « Un accompagnateur pour un transport meilleur », une des recommandations du C.N.T. pour améliorer la qualité et la sécurité du transport de jeunes. La demande d'accompagnement est de plus en plus importante avec le développement des regroupements pédagogiques intercommunaux qui a pour conséquence le transport quotidien d'enfants de 3 ans (voire 2 ans). Parallèlement, on ne peut nier la croissance des rapports conflictuels dans les cars. Facilitant la tâche du conducteur qui peut ainsi mieux se concentrer sur sa conduite, l'accompagnateur doit permettre

une meilleure communication entre tous les passagers et prévenir d'éventuels conflits. En cas d'incidents et d'accidents, son intervention sera d'autant plus efficace qu'il aura reçu une formation adaptée. Cette année l' A.N.A.T.E.E.P.a formé à cet effet 211 personnes.

Dans le cadre des « emplois-jeunes », l' A.N.A.T.E.E.P. a défini un nouveau métier « Technicien Sécurité Transport », ayant pour missions l'accompagnement, la prévention et l'éducation à la sécurité auprès des jeunes, la circulation de l'information entre tous les partenaires du transport scolaire et le suivi administratif. Un module de formation initiale a été mis au point avec ses formateurs nationaux, et déjà expérimenté dans les départements du *Bas-Rhin*, de la *Dordogne* et d'*Ille et Vilaine*. Cette formation, complétée par des sessions régulières, est un élément indispensable de la professionnalisation de ce nouveau métier.

Afin de renforcer sa campagne nationale, grâce à un partenariat avec la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (D.S.C.R.), l'A.N.A.T.E.E.P.a diffusé auprès des établissements scolaires et des collectivités locales 30 000 documents rappelant les consignes de sécurité au moment de la montée, pendant le trajet et à la descente du car. De nombreux départements soutenus par les A.D.A.T.E.E.P. (agrées associations éducatives complémentaires de l'enseignement public depuis le 1er janvier 1998) ont effectué des exercices d'évacuation de car tout au long de l'année scolaire.

Comme les années précédentes, l'association a été partenaire de l'organisation de la Semaine du transport public.

Des « Fêtes de la sécurité » ont été mises en place, notamment dans le cadre de plans départementaux d'actions de sécurité routière (P.D.A.S.R.), pour aider les enfants à progresser dans l'évaluation des risques et des enjeux que présentent pour eux et les autres, un environnement complexe et générateur de situations imprévues et dangereuses et leur apprendre à adopter le bon comportement dans une situation à risque. De nombreuses manifestations ont été suscitées dans les départements. Deux colloques sur le thème « Qualité et sécurité dans les transports scolaires » ont eu lieu à Nancy et Moulins, permettant de renforcer les liens entre les différents acteurs, et de développer la concertation voire l'élaboration d'une charte de qualité pour le département.

Par l'intermédiaire de son bureau d'études, le BETECS, elle a de nouveau été sollicitée pour l'aménagement d'aires d'arrêt. En outre, ce bureau d'études a expérimenté dans deux départements (*Haute-Marne* et *Dordogne*) le pictogramme à éclairage pour renforcer la visibilité du véhicule lorsqu'il est à l'arrêt, afin d'inciter les automobilistes qui dépassent ou croisent celui-ci à ralentir. Une évaluation de cet équipement a été réalisée par l' A.N.A.T.E.E.P. dans le cadre d'une étude européenne pour le compte de l'Union Européenne. Un autre volet de cette étude consistait à analyser les systèmes de transport scolaire dans l'Europe des Quinze. Elle a notamment étudié in situ les déplacements de groupes d'enfants en Belgique, Italie, Allemagne, Autriche, Grande-Bretagne, Finlande. Avant l'achèvement de cette enquête internationale, le C.N.T. a organisé une réunion rassemblant tous les partenaires français sur ces questions européennes.

De même, le BETECS poursuit ses formations spécifiques de conducteurs de transports scolaires incluant des notions de psychologie de l'enfant. Ainsi, depuis le 1er janvier 1998, 675 conducteurs, répartis dans 14 départements, ont bénéficié de ce stage.

L'A.N.A.T.E.E.P. dans le cadre de l'Association Internationale pour la Sécurité du Transport de Jeunes (A.I.S.T.), dont elle est co-membre fondateur, a pris une part active pour le développement d'échanges entre organisations à l'échelon international (notamment les journées de Courtrai en Belgique, sur les réglementations, et le voyage d'étude à Prague, en République Tchèque, en novembre 1998).

6- LA PRÉVENTION ROUTIÈRE

Durant l'année scolaire 1997/1998, 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 676 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 :

- . 210 moniteurs d'éducation routière ont été formés et 4 nouveaux centres d'éducation routière ont été ouverts, portant à 20 le nombre de centres en exploitation. Une « mallette cyclo » a été réalisée pour permettre aux formateurs de préparer les jeunes à l'utilisation d'un deux-roues, dans le cadre notamment du brevet de sécurité routière. D'autres outils pédagogiques ont été, soit actualisés (« apprendre la ville »), soit mis au point, comme la vidéo « La sécurité? c'est pas sorcier! » (diffusion de 15 000 exemplaires dans les lycées et collèges).

- . Enfin, le programme pédagogique « Bien vu » destiné aux classes de CM1 et CM2 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.

B- AU NIVEAU LOCAL

- 1 - L'Assemblée des Présidents des Conseils Généraux (A.P.C.G.)

— L'A.P.C.G. a engagé en 1997-1998, une analyse de l'ensemble des facteurs qui conditionnent aujourd'hui les politiques départementales de transport. Cette réflexion, menée pour promouvoir une sensibilisation des pouvoirs publics et une prise de conscience d'un contexte en pleine mutation, a abouti à la publication le 1^{er} décembre 1998, du « Livre blanc sur les transports départementaux », qui décrit les nouveaux enjeux du transport interurbain en termes d'économie, d'aménagement du territoire, de service aux clients et de solidarité.

Ce document rend compte d'analyses réalisées dans six départements aux caractéristiques variées (*Bouches du Rhône, Cantal, Aveyron, Calvados, Loire-Atlantique et Seine-et-Marne*), qui mettent en évidence la nécessité ressentie par tous de réorganiser l'offre et de renforcer les implications financières des conseils généraux, et, selon les besoins des uns ou des autres, de porter l'effort sur des points particuliers comme la promotion de l'image de marque du réseau, la modernisation tarifaire, ou le

développement de la desserte de secteurs. Il étudie ensuite les impacts sur l'offre de transport des évolutions des contextes géographiques et socio-économiques qui font apparaître de nouveaux besoins de déplacement et la nécessité d'organiser une complémentarité entre la desserte des pôles urbains, des zones rurales et des bassins d'activités. Dans ce but, il appelle l'attention sur l'importance de mettre en place une coordination entre les acteurs afin de privilégier dans le cadre des schémas départementaux de transport une approche multimodale des déplacements au service d'une chaîne continue, ce qui suppose une redéfinition du « service public de desserte du territoire » qui dynamise l'ensemble du transport collectif interurbain. Il demande également que les conseils généraux soient associés à l'élaboration des futurs contrats de plan et schémas de service de transports.

Evoquant le **transport scolaire**, l'A.P.C.G. rappelle son action pour en améliorer la qualité et la sécurité, et, dans cette perspective, elle renouvelle auprès des pouvoirs publics sa proposition de formaliser les liens entre les services départementaux et l'Education nationale, sous la forme d'un **protocole d'accord**. Ce projet, actuellement soumis au gouvernement, 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 par les ministères signataires de la circulaire du 9 juillet 1998 citée précédemment citée (cf. A -1).

- 2 - Les conseils généraux

Chaque année, grâce aux renseignements communiqués au groupe de travail par les services des conseils généraux, il est possible de mesurer les progrès accomplis suivant les besoins et les moyens de chaque département pour améliorer la qualité des transports et la sécurité des enfants. Les départements sont de plus en plus nombreux, dans le cadre des conventions, à intégrer une démarche de qualité, définissant un certain nombre de critères, qu'ils portent sur des éléments matériels (point d'arrêt, véhicule ...) ou humains (sensibilisation des enfants, des usagers de la route, formation du conducteur ...). Cette démarche se traduit par l'élaboration en concertation entre tous les acteurs de « chartes de qualité » (ex : *Corrèze, Lot, Nièvre, Côte d'Or* ...).

L'objectif du groupe n'est pas de dresser l'inventaire de l'ensemble des initiatives, mais, chaque année, de donner quelques exemples significatifs.

• L'aménagement des points d'arrêt

Nombreux sont les départements qui ont entrepris de sécuriser leurs points d'arrêt :

La *Seine-Maritime*, qui avait opéré en 1996, un premier recensement des arrêts équipés d'abribus et défini les lieux à risque, met au point un guide "point d'arrêt" destiné aux AO2 afin de déterminer une procédure homogène pour modifier ou créer un point d'arrêt. Dans la *Nièvre*, durant 1996 et 1997 tous les points d'arrêt (3 400) ont fait l'objet d'un examen. (3% d'entre eux ont été jugés dangereux et traités au cas par cas).

Le conseil général de l'*Isère*, qui réalise de nombreuses alvéoles de sécurité (ou en subventionne la réalisation par les communes), a prévu au budget du département, à partir de 1999, une ligne de crédit spécialement affectée aux aménagements liés aux transports scolaires situés aux abords des établissements scolaires. D'autre part, un "Guide des points d'arrêt" est diffusé aux communes pour les inciter à matérialiser sur plan les arrêts desservis suivant l'établissement de destination.

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).

Le *Bas-Rhin* recense également tous les points d'arrêt situés hors agglomération (RD ou RN à trafic important) afin d'étudier leur opportunité et le cas échéant d'aménager des aires d'attente. Il profite de l'occasion, lors de la réhabilitation d'un collège ou d'une gare routière, pour réaliser les aménagements de sécurité nécessaires.

• Les campagnes de sensibilisation aux accidents aux points d'arrêt

L'une des préoccupations du groupe est d'alerter le plus largement possible sur les risques courus par les enfants à la descente ou à la montée du car.

Le *Morbihan* renouvelle chaque année une très large action de sensibilisation « tous azimuts » : parents, enseignants, enfants, auto écoles, transporteurs, maires etc... En 1998 avec l'aide des transporteurs, l'objectif a été de mieux sensibiliser les élèves : chaque enfant qui doit traverser la route à la descente du car le soir se voit remettre par le conducteur une carte postale lui rappelant les risques et les conseils de sécurité. Cette action est menée en direction de tous les enfants de la maternelle au lycée. Elle permet de connaître le nombre d'élèves traversant le soir, de relever ce nombre par circuit, de regrouper par service, puis par transporteur et de communiquer ces renseignements au service du conseil général.

En *Haute-Vienne*, une campagne a été lancée en octobre 1998 dans le cadre du P.D.A.S.R.. Menée en partenariat par la préfecture, la F.N.T.V. le conseil général et l'inspection d'académie, elle a pour objectif d'enseigner aux enfants, dès leur plus jeune âge, l'usage de la route, de rappeler aux parents leur rôle en la matière et d'appeler les automobilistes à une plus grande vigilance. Communiquée dans l'ensemble des établissements scolaires avec la participation active des enseignants, elle

a été l'occasion de la diffusion d'une brochure illustrée, s'adressant aux enfants, aux enseignants mais aussi, comme le réclame le C.N.T. aux parents et à l'ensemble des automobilistes.

• **La sensibilisation des enfants et les exercices d'évacuation**

Prioritaire parmi les actions de prévention, la sensibilisation des enfants continue à se développer et à se généraliser dans l'ensemble des départements, le plus souvent dans le cadre des P.D.A.S.R., (plan départemental d'actions de sécurité routière) avec la participation active de l'A.N.A.T.E.E.P. et de la Prévention routière, de même que celle des forces de l'ordre, des pompiers et des transporteurs .

Cette sensibilisation peut prendre des formes diverses, simple journée ou semaine de prévention, au cours desquelles sont pratiqués les indispensables exercices d'évacuation, diffusion de matériel éducatif (vidéo, brochures), formation d'éducateurs sécurité-collège etc...

• **L' accompagnement au cours du trajet : sécurité et discipline**

Le C.N.T. demande depuis deux ans aux départements de le tenir informé des initiatives prises en faveur de l'accompagnement des enfants au cours du trajet, qu'il recommande, surtout pour les plus jeunes. Les tableaux figurant en annexe (cf. Annexe VI) témoignent de la prise de conscience de cette nécessité dans plus de la moitié des départements, et des efforts accomplis en ce sens pour améliorer la sécurité des enfants et alléger la tâche du conducteur. La plupart de ces accompagnements concerne le transport des jeunes enfants fréquentant l'école maternelle, voire primaire.

Or, comme le confirme l'enquête effectuée par la F.N.T.V. auprès de ses adhérents, le développement des chahuts, des agressions et du vandalisme de la part d'adolescents conduit les départements à prévoir sur des lignes particulièrement sensibles une présence dans l'autocar autre que celle du conducteur, en recourant parfois aux possibilités offertes par la loi « Emplois-jeunes ».

Ainsi, en *Ille-et-Vilaine*, trois jeunes ont été recrutés comme « médiateurs des transports scolaires ». En liaison avec les contrôleurs du transport du département, ils doivent sensibiliser les élèves à la sécurité dans les autocars, améliorer la communication entre les intervenants (conseil général, établissement scolaire, élus locaux, transporteurs, parents) et assurer une présence sur le terrain, notamment dans les véhicules.

Le *Loir-et-Cher* mène depuis octobre 1997 une expérience de surveillance dans les autocars assurant des lignes interurbaines de transport de personnes. Cinq jeunes ont été recrutés afin d'instaurer un climat de dialogue et désamorcer ainsi les conflits. Le premier bilan s'avérant positif, tant au niveau de la sécurité que de la discipline, une étude est en cours pour étendre cette formule

Le conseil général de *Loire-Atlantique*, en 1997, dans le cadre d'actions d'insertion de personnes bénéficiaires du R.M.I., a mis en place avec deux syndicats de transport, un accompagnement dans les cars : dix C.E.S., sont formés à cette mission et préparés au métier de conducteur d'autocars (allant jusqu'à la présentation du permis D). En 1998-1999, cette action a été reconduite avec trente accompagnateurs. Le conseil général de *Oise*, indépendamment de l'accompagnement des enfants de primaire, a mis à la position des entreprises vingt C.E.S. pour assurer une présence auprès des

collégiens durant le trajet, et mène avec les services de L'Education nationale une réflexion pour mettre en place un emploi qu'il intitule "Ange gardien", dans le cadre du dispositif « emploi-jeune ». En *Vendée*, les conventions encouragent la création de postes d'accompagnement, par le biais des emplois-jeunes. Financés en partie par les parents et les organisateurs secondaires, ils sont formés par le département qui étudie comment les pérenniser.

Le département de *Seine-Saint-Denis*, depuis 1991, a mis en place des hôtesse sur ses lignes de transport afin de prévenir les chahuts et le vandalisme,

Ces quelques exemples, encore isolés, mettent en évidence l'importance d'une formation pour ces jeunes, et posent la question de la pérennisation de ces emplois. Le groupe souhaite être informé des réflexions et des initiatives prises par les collectivités ou les entreprises dans ce sens.

Il est en effet évident que, la durée hebdomadaire du travail des « emplois-jeunes » étant de 35 heures, leur mission ne peut se limiter au seul accompagnement dans les transports scolaires. Il faut donc que l'ensemble des partenaires (collectivités locales, transporteurs, Education nationale etc...) contribuent à la mise au point d'un projet professionnel, à contenu évolutif, permettant à la fois de répondre à leurs besoins, mais aussi aux aspirations des jeunes qui souhaitent entrer ainsi définitivement dans la vie active.

• La formation des conducteurs

Permettant de prévenir les accidents, mais aussi de désamorcer d'éventuels conflits, la formation du personnel de conduite figure parmi les priorités. En collaboration avec l'A.F.T. ou l'A.N.A.T.E.E.P., les conseils généraux poursuivent des actions de formation spécifiques du conducteur. ex: *Isère, Lozère, Vendée, Vaucluse, Haute-Garonne, Ain, ... La Sarthe* a inclus cette obligation de formation dans ses conventions, comme le *Pas-de-Calais*. Ce département demande à chaque exploitant, tous les ans, d'établir un plan de formation (4 heures par an) et de rendre compte de son exécution en indiquant le type de formation, le nombre de conducteurs concernés, le nombre d'heures et l'organisme formateur. Le conseil général de *Haute-Vienne* a pris des dispositions analogues.



III - RÉFLEXIONS POUR L'ACTION -

L'amélioration du bilan, qu'il faut relativiser en tenant compte du nombre réduit des accidents, encourage cependant l'ensemble des partenaires à poursuivre une action concertée en faveur de la sécurité qui a montré son efficacité, en cherchant notamment à agir sur le comportement des acteurs. C'est pourquoi, sans préjudice des réflexions élaborées à l'occasion des précédents rapports, le groupe centre ses recommandations cette année sur les points suivants :

❶ La sécurité aux points d'arrêt demande des actions énergiques tant sur le plan humain que matériel :

- le groupe appelle d'abord **l'attention sur la nécessité de généraliser la sensibilisation aux risques courus dans cette circonstance en direction de toutes les personnes concernées**, les enfants, les parents, les enseignants, les conducteurs de car et, également, les autres automobilistes. Cela doit se développer au plan local par des actions adaptées aux besoins propres à chaque département. Cela peut se faire également dans le cadre des futures campagnes nationales de sécurité routière destinées à tous les usagers de la route, qui pourraient comporter un message sur les risques aux points d'arrêt, rappelant notamment les dispositions du code de la route (art. R II-1).

- le groupe estime que les accidents aux points d'arrêt présentent toutes les conditions justifiant la démarche pluridisciplinaires des enquêtes « REAGIR ». Il demande donc que désormais, chaque accident mortel d'enfant piéton au point d'arrêt fasse l'objet d'une enquête de ce type.

- il rappelle aux collectivités locales la priorité de procéder à l'aménagement des points d'arrêt, en s'appuyant sur les recommandations prescrites par le guide établi par le CERTU et l'A.N.A.T.E.E.P. « Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt » et préconise en cas de constructions scolaires nouvelles, et dès l'établissement du plan-masse, **une aire d'embarquement sûre**, à la fois par sa situation et par son aménagement (que l'on pourra appeler « aire de sécurité »).

- enfin comme suite à l'expérimentation du « pictogramme à éclairage », qui améliore la visibilité du véhicule pour tous les usagers de la route et harmonise sa signalisation sans créer de risque de confusion, le groupe demande que la réglementation soit modifiée afin de permettre **l'homologation de ce système et encourager ainsi sa libre extension**.

❷ La valorisation du temps de transport est une demande constante du groupe. Des réflexions ont été menées par le ministère de l'Education Nationale, ainsi que par le ministère de la Jeunesse et des Sports, pour intégrer les différentes activités de l'enfant et du jeune en dehors des heures de classe dans une démarche éducative. Dans ce cadre, il apparaît souhaitable de profiter du **temps de transport pour développer des actions d'information et d'éducation à la sécurité routière comme à la citoyenneté**. L'ensemble des partenaires du transport scolaire, tant au plan national que local, pourraient être ainsi invités à s'associer à cette réflexion grâce à l'expérimentation puis la mise en place d'actions concrètes, susceptibles d'améliorer tout à la fois la qualité et la sécurité des transports, et également l'emploi.

❸ Pour faciliter la démultiplication des actions de prévention et assurer leur harmonisation, notamment dans le cadre des activités menées sous la tutelle du ministère de la Jeunesse et des Sports, il apparaît nécessaire de mettre au point un **outil pédagogique unique et à caractère pratique**, contenant l'ensemble des consignes de sécurité en matière de transport et destiné à être diffusé à tous les organismes responsables de la formation de leur encadrement. Cette tâche pourra être entreprise par les partenaires concernés (Sécurité routière, Jeunesse et Sports, Education nationale, associations et transporteurs).

④ L'apparition de problèmes concernant la sécurité des conducteurs d'autocars scolaires et la dégradation du matériel en dehors des zones urbaines, liés au comportement de certains jeunes voyageurs, doit amener l'ensemble des acteurs concernés à rechercher en partenariat des solutions adaptées, notamment dans le cadre des « **contrats locaux de sécurité** ».

⑤ Le groupe souhaite enfin que les réorganisations et redéploiements actuellement envisagés par les pouvoirs publics en ce qui concerne les 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 d'information vers le C.N.T. Le bilan exhaustif des accidents et les analyses qui l'accompagnent sont à la base des réflexions du groupe et conditionnent la fiabilité des propositions qui en émanent.



ANNEXES

I	Définitions des notions de « Transports en commun d'enfants » et d' « Accident de transport en commun d'enfants » adoptées par le groupe permanent « Sécurité »	39
II	Statistiques d'accidents de l'année scolaire 1997-1998 (Police et Gendarmerie)	40
III	Liste des textes concernant les transports d'enfants intervenus en 1997-1998	46
IV	Circulaire n° 98-43 du 19 mars 1998 relative aux règles applicables aux conventions de transports publics réguliers de personnes – Dispositions particulières relatives aux transports scolaires -	53
V	Lettre du 18 juin 1998 du directeur des libertés publiques et des affaires juridiques (Ministère de l'Intérieur) au président du C.N.T.	60
VI	Initiatives des départements en faveur de l'accompagnement des élèves transportés	62
VII	Circulaire n° 98-144 du 9 juillet 1998 relative à l'aménagement des temps et des activités de l'enfant : mise en place du contrat éducatif local et des rythmes périscolaires	65
VIII	Liste des organisations professionnelles et des organismes cités	70

**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 post-scolaires), 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, périscolaires ou post-scolaires ;
- les véhicules spécialement aménagés (enfants handicapés,...) affectés à un transport scolaire, périscolaire ou post-scolaire.

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.

ANNEXE II

STATISTIQUES D'ACCIDENTS DE TRANSPORTS D'ENFANTS DE L'ANNÉE 1997-1998

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

1. Statistiques d'accidents des années scolaires 1984 à 1997-1998
(Tableaux récapitulatifs d'ensemble)

2. Tableaux analytiques (année scolaire 1997-1998)

Circonstances

(A) accidents

(B) victimes

Causes

(A) accidents

(B) victimes

ABRÉVIATIONS :

BL : blessé léger

BG : blessé grave

T : tué

V : victime (T + BL + BG)

TC : transport en commun

VL : voiture particulière

PL : poids-lourd

I/ STATISTIQUES D'ACCIDENTS DES ANNÉES SCOLAIRES 1984 À 1997/1998

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
Police (dt sans vict)	24 11	41 17	25 8	17 9	25 12	16 5	18 5	25 9	23 8	14 4	16 4	17 2	22 3	16 11
Gendarmerie (dt sans vict)	86 46	81 33	67 24	86 35	67 18	81 34	100 37	98 38	96 43	104 50	107 37	98 39	102 40	74 28
TOTAL (dt sans vict)	110 57	122 50	92 32	103 44	92 30	97 39	118 42	123 47	119 51	118 54	123 41	115 41	124 43	90 39

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

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

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

II/ TABLEAUX ANALYTIQUES

(EN NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES, AINSI QU'EN POURCENTAGE DU TOTAL)

CIRCONSTANCES

A/ NOMBRE D'ACCIDENTS

CIRCONSTANCES	1997 - 1998
1- Points d'arrêts (10 %)	9
— à la montée	1
— à la descente	
par véhicule croisant	2
par véhicule dépassant	
— par T.C. (arrivée ou départ)	6
dont bousculades	
— collision à l'arrêt	
2 -Pendant le trajet (90 %)	81
— origine dans le T.C. (7 %)	6
• porte ouverte	2
• incendie	1
• défaillance mécanique	3
— origine à l'extérieur (83 %)	75
➔ Collisions (63 %)	➔ 57
• avec V.L.	43
• avec P.L.	4
• avec deux roues	3
• piétons	2
• autres (T.C., tracteurs)	4
• collision en chaîne	1
➔ Sans collisions (20 %)	➔ 18
• pertes de contrôle diverses (Y.C. chocs avec obstacles fixes)	18
TOTAL (100 %)	90

CIRCONSTANCES**B/ NOMBRE DE VICTIMES**

CIRCONSTANCES	1997 - 1998
<p>1- Points d'arrêts (5 %)</p> <ul style="list-style-type: none"> — à la montée — à la descente <ul style="list-style-type: none"> par véhicule croisant par véhicule dépassant — par T.C. (arrivée ou départ) <ul style="list-style-type: none"> dont bousculades à l'arrivée — collision à l'arrêt 	<p>12 (1 T - 6 BG - 5 BL)</p> <p style="text-align: right;">1 (1 BL)</p> <p style="text-align: right;">3 (3 BG)</p> <p style="text-align: right;">8 (1 T - 3 BG - 4 BL)</p>
<p>2 -Pendant le trajet (95 %)</p> <ul style="list-style-type: none"> — origine dans le T.C. (2 %) <ul style="list-style-type: none"> • porte ouverte • incendie • défaillance mécanique — origine à l'extérieur (93 %) <ul style="list-style-type: none"> ➔ Collisions <ul style="list-style-type: none"> • avec V.L. • avec P.L. • avec deux roues • piétons • autres (T.C., tracteurs) • collision en chaîne ➔ Sans collision <ul style="list-style-type: none"> • pertes de contrôle diverses (Y.C. chocs avec obstacles fixes) 	<p>211 (28 BG - 183 BL)</p> <p style="text-align: right;">4 (2 BG - 2 BL)</p> <p style="text-align: right;">2 (1 BG - 1 BL)</p> <p style="text-align: right;">0</p> <p style="text-align: right;">2 (1 BG - 1 BL)</p> <p>207 (26 BG - 181 BL)</p> <p>➔ 118 (8 BG - 110 BL)</p> <p style="text-align: right;">76 (2 BG - 74 BL)</p> <p style="text-align: right;">26 (6 BG - 20 BL)</p> <p style="text-align: right;">0</p> <p style="text-align: right;">0</p> <p style="text-align: right;">16 (16 BL)</p> <p style="text-align: right;">-</p> <p>➔ 89 (18 BG - 71 BL)</p> <p style="text-align: right;">89 (18 BG - 71 BL)</p>
TOTAL (100 %)	223 (1 T - 34 BG - 188 BL)

CAUSES**C/ NOMBRE D'ACCIDENTS**

CAUSES	1997 - 1998	
1- Les passagers (1 %)	1	
— Chahut		1
2 - Le véhicule (13 %)	12	
— Choc à l'extérieur		6
— Porte ouverte		2
— Défaillance mécanique		3
— Incendie		1
3- Comportement du conducteur (32 %)	29	
A) Non infractionnel	2	
— Pertes de contrôle indéterminées		2
— Fatigue du conducteur		
B) Infractionnel	27	
— Pertes de contrôle		12
• avec ou sans collision		
— Refus de priorité		8
— Dépassement		4
— Ligne continue		
— Passage piétons - feu rouge		1
— Vitesse excessive		1
— Stationnement interdit		
— Alcoolémie		
— non respect hauteur limitée		1
4 - Comportement des autres usagers (avec ou sans collision (49 %))	43	
— Piétons	1	
— Véhicules divers	42	
• V.L.		37
• P.L.		1
• Deux-roues		2
• Autres T.C.		1
• Autres véhicules		1
5- Voirie (verglas, neige, animaux ...) (5 %)	5	
6 - Cause indéterminée		
TOTAL (100 %)	90	

CAUSES

D/ NOMBRE DE VICTIMES

CAUSES	1997 - 1998
1- Les passagers (1 %)	2 (2BL)
2 - Le véhicule (6%) — Choc à l'extérieur — Porte ouverte — Défaillance mécanique — Incendie	12 (1 T - 5 BG - 6 BL) 8 (1 T - 3 BG - 4 BL) 2 (1 BG - 1 BL) 2 (1 BG - 1 BL) 0
3- Comportement du conducteur (47 %) A) Non infractionnel — Pertes de contrôle indéterminées — Fatigue du conducteur B) Infractionnel — Pertes de contrôle • avec ou sans collision — Refus de priorité — Dépassement — Ligne continue — Passage piétons - feu rouge — Vitesse excessive — Stationnement interdit — Alcoolémie — non respect hauteur limitée	106 (18 BG - 88 BL) • 8 (1 BG - 7 BL) 8 (1 BG - 7 BL) • 98 (17 BG - 81 BL) 72 (14 BG - 58 BL) 11 (11 BL) 12 (12 BL) 3 (3 BG)
4 - Comportement des autres usagers (avec ou sans collision (40 %) — Piétons — Véhicules divers • V.L. • P.L. • Deux-roues • Autres T.C. • Autres véhicules	89 (9 BG - 80 BL) • 0 • 89 (9 BG - 80 BL) 70 (5 BG - 65 BL) 7 (4 BG - 3 BL) 2 (2 BL) 10 (10 BL)
5- Voirie (verglas, neige, animaux ...) (6 %)	14 (2 BG - 12 BL)
6 - Cause indéterminée	
TOTAL (100 %)	223 (1 T - 34 BG - 188 BL)

LISTE DES TEXTES
ayant une incidence sur les transports d'enfants
intervenues en 1997 – 1998

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).

1) Arrêté du 30 septembre 1997 modifiant l'arrêté du 29 juillet 1970 relatif aux caractéristiques et aux conditions d'utilisation des pneumatiques des véhicules automobiles et de leurs remorques (J.O. du 11 octobre 1997)

Ce texte vise à adapter la réglementation française aux dispositions prises au niveau européen en matière de pneumatiques. Pour les véhicules de transport de personnes, il ne concerne que ceux de moins de 9 places.

2) Arrêté du 16 octobre 1997 relatif à la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision frontale (J.O. du 1er novembre 1997)

Ce texte vise à adapter la réglementation française aux dispositions prises au niveau européen. Il concerne les voitures particulières.

3) Arrêté du 17 octobre 1997 fixant les montants de la taxe parafiscale instituée en vue du développement de la formation professionnelle dans les transports. (J.O. du 29 octobre 1997) (C.N. n° 697).

Pour les véhicules de transport de voyageurs, le montant a été fixé à 1 480 F. à compter de la publicité du présent arrêté, et à 1 539 F. à compter du 1er juin 1998.

4) Arrêté du 24 octobre 1997 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules (J.O. du 25 novembre 1997).

Ce texte qui vise à adapter la réglementation française aux dispositions prises au niveau européen, ne concerne que les véhicules de moins de 3,5 T.

5) Arrêté du 20 novembre 1997 relatif à l'application de la directive 97/27/CE concernant les masses et dimensions de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques. (J.O. du 5 décembre 1997).

Ce texte vise à harmoniser la réglementation française avec les dispositions prises au niveau européen.

6) Arrêté du 20 novembre 1997 relatif à la réception communautaire (CE) de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques. (J.O. du 5 décembre 1997).

Cf. texte précédent.

7) Arrêté du 5 décembre 1997 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes (J.O. du 17 décembre 1997). (C.N n°.708)

Le regroupement dans le poste de pilotage ou à proximité du conducteur des dispositifs destinés à briser les vitres en cas de danger est autorisé lorsque les conditions d'exploitation, notamment liées au vandalisme, le justifient. Ces dispositions ont été prises à la suite des troubles intervenus dans le transport public urbains en novembre 1997.

8) Règlement (CE) n° 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997 modifiant le règlement (CEE) n°684/92 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et par autobus. (CN CEE n°226).

Ce règlement introduit les modifications suivantes : disparition de la catégories des navettes et de la référence aux transports urbains frontaliers dans les services réguliers spécialisés; création d'une licence communautaire (délivrée à partir du 11 juin 1999 par l'Etat membre d'établissement aux transporteurs pour compte d'autrui pour justifier de leur qualité) ; élargissement de la notion de compte propre. L'autorisation subsistera pour deux catégories de service : les services réguliers et les services réguliers spécialisés non couverts par un contrat entre l'organisateur et le transporteur.

9) Règlement (CE) n° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat-membre. (CN CEE n°227).

Ce texte concerne le transport de cabotage et ne s'appliquera qu'à partir du 11 juin 1999. Il prévoit, outre la suppression de l'attestation et l'obligation de possession de la licence communautaire prévue par la réforme du règlement 684/92, la libéralisation des services réguliers de cabotage exécutés dans le cadre d'un service régulier international (à l'exception de services urbains et suburbains) et celle des services réguliers spécialisés couverts par un contrat organisateur/transporteur, dans le cadre des dispositions nationales (notamment le conventionnement en France).

10) Arrêté du 2 janvier 1998 portant interdiction de transports de groupes d'enfants en 1998 (J.O. du 7 janvier 1998).

Le transport de groupe d'enfants par autocar est interdit le 1er août 1998. (plus de 15 enfants de moins de 16 ans dès lors qu'il se situe hors du département d'origine et du département limitrophe).

11) Loi du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier, dite "Loi Gayssot". J.O. du 7 février 1998. (CN n° 710).

Cette loi vise à compléter et à renforcer les outils dont dispose l'Etat pour assainir le secteur des transports routiers, et à placer les entreprises dans les meilleures conditions pour affronter l'ouverture complète du marché du transport routier le 1er juillet 1998.

12) Circulaire n°98/25 du 18 février 1998 relative à l'application de la loi n° 98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier. (non parue au J.O.- CN n° 712).

Ce texte précise la portée de la loi "Gayssot". En ce qui concerne les transports de voyageurs, elle institue la formation obligatoire pour tous les conducteurs. La sanction de l'immobilisation du véhicule, réactivée, s'applique également.

13) Décret n° 98-111 du 27 février 1998 modifiant le Code des marchés publics en ce qui concerne les règles de mise en concurrence et de publicité des marchés de service (J.O. du 28 février 1998).

14) Décret n° 98-112 du 27 février 1998 soumettant la parution de certains contrats de fournitures ou de prestations de service à des règles de publicité et de mise en concurrence et modifiant le décret n° 92 - 311 du 31 mars 1992. (J.O. du 28 février 1998).

15) Décret n° 98-112 du 27 février 1998 relatif aux mesures de publicité applicables à certains contrats de service dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des communications et portant modification du décret n° 93-990 du 3 août 1993.(J.O. du 28 février 1998).

Ces trois textes transposent en droit français les dispositions de la directive 92-50 du 18 juin 1992 relative aux marchés publics de services et de la directive du Conseil n° 93-38 du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie des transports et des communications. Sans qu'il y ait incidence sur la qualification des contrats de transport, les collectivités territoriales qui interviennent comme "opérateurs de réseaux" peuvent recourir à la procédure négociée pour la passation de leur marchés publics de service.

16) Circulaire n° 98-43 du 19 mars 1998 relative aux règles applicables aux conventions de transports publics réguliers de personnes - Dispositions particulières relatives aux transports scolaires.

Ce texte rappelle le cadre général d'organisation des transports prévu par la L.O.T.I., fait le point sur la qualification des conventions de transport (marchés publics ou délégations de service public) pour déterminer la procédure à suivre et précise les modalités pratiques pour la passation des contrats. Il est demandé aux préfets de rappeler que l'équité de la concurrence entre les entreprises mais aussi la sécurité des élèves, sont liées au respect de la réglementation sociale. Egalement en ce qui concerne les conventions relatives à l'exécution des services de transport scolaire, il est rappelé que la rémunération du cocontractant consis-

te le plus souvent dans le versement d'un prix par l'autorité organisatrice en contrepartie du service rendu, indépendamment des résultats d'exploitation : dans ce cas la convention présente les caractéristiques d'un marché de prestation de service. En matière d'accidents de transport scolaire, la qualification du contrat n'aura aucune incidence sur le partage de responsabilité entre la collectivité et le transporteur qui sera apprécié cas par cas.

17) Arrêté du 10 mars 1998 modifiant l'arrêté du 18 février 1998 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5T.. (J.O. du 30 avril 1998)

Précise certains points de contrôle supplémentaires, comme l'analyse des gaz d'échappement .

18) Décret n°98-214 du 24 mars 1998 instaurant une contravention de 5ème classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h et modifiant les articles R.232 et R. 232-1 du Code de la route. (J.O. du 26 mars 1998) (C.N n°713).

Ce texte fait suite aux orientations définies par le C.I.S.R. du 26 novembre 1997.

19) Arrêté du 26 mars 1998 relatif à la réception des véhicules à moteur et de leur remorques en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse. (J.O. du 8 avril 1998)

20) Arrêté du 26 mars 1998 relatif à la réception des catadioptrés des véhicules à moteur et de leur remorques. (J.O. du 8 avril 1998)

21) Arrêté du 26 mars 1998 relatif à la réception des feux d'encombrement, des feux de position arrière, des feux stop, des feux de circulation diurne et des feux de position latéraux des véhicules à moteur et de leurs remorques. (J.O. du 8 avril 1998)

22) Arrêté du 26 mars 1998 relatif à la réception des dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques. (J.O. du 8 avril 1998)

23) Arrêté du 26 mars 1998 relatif à la réception des feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques. (J.O. du 8 avril 1998)

Ces 5 textes concernent les dispositifs d'éclairage et s'appliquent à l'ensemble des véhicules. Ils visent à harmoniser les dispositions nationales avec la réglementation communautaire, notamment les directives n° 97/30/CE et 97/31/CE de la commission du 11 juin 1997.

24) Arrêté du 15 avril 1998 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1997 définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation des véhicules autres que les autocars et les autobus destinés à des usages de tourisme et de loisirs (J.O. du 12 mai 1998)

Les modalités du contrôle technique de ces véhicules de type "petits trains" sont précisées.

25) Arrêté du 13 mai 1998 relatif à la réception communautaire (CE) et à la réception nationale des véhicules à moteur en ce qui concerne les émissions de polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules (opacité des fumées). (J.O. du 21 juin 1998)

26) Arrêté du 13 mai 1998 modifiant l'arrêté du 12 novembre 1963 relatif aux émissions de fumées produites par les véhicules automobiles (J.O. du 21 juin 1998)

Ces deux textes visent à harmoniser la réglementation nationale avec la réglementation communautaire en matière de contrôle de pollution.

27) Décret n° 98-460 du 12 juin 1998 modifiant le décret n° 63-528 du 25 mai 1963 relatif à certaines infractions en matière de transports ferroviaires et routiers et le décret n° 84-139 du 24 février relatif au Conseil national des transports et aux comités régionaux et départementaux des transports. (J.O. du 13 juin 1998).

L'exécution d'un service régulier ou à la demande de transport public routier de personnes n'ayant pas fait l'objet d'une convention avec l'autorité organisatrice compétente sera passible d'une peine d'amende prévue pour les contraventions de 5ème classe.

28) 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) "loi Aubry".

Visant la création d'emplois par la réduction du temps de travail, la loi 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 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 (a.7). Elle limite le nombre et la durée des interruptions de travail des salariés à temps partiel à une interruption par jour, de 2 heures par jour.

29) Loi portant diverses propositions d'ordre économique et financier (J.O. du 3 juillet 1998)

Cette loi comporte un certain nombre de dispositions sociales, concernant notamment la simplification administrative pour les entreprises et l'adaptation de la législation relative au passage à l'euro. Elle prévoit également l'extension aux entreprises qui disposent d'autocars pour les besoins de leur activité, le dégrèvement de taxe professionnelle accordé au titre des véhicules routiers de marchandises. Ce dégrèvement de 800F. par véhicule est applicable aux autocars dont le nombre de places assises, hors strapontins, est égal ou supérieur à 40.

30) Circulaire interministérielle du 9 juillet 1998 relative à l'aménagement des temps et des activités de l'enfant (BOEN n° 29 du 16 juillet 1998)

Ce texte signé par le ministre de l'enseignement scolaire, de la jeunesse et des sports, de la culture et de la Ville, vise à mobiliser tous les partenaires à divers titres de l'éducation des jeunes pour définir un projet éducatif qui permette d'organiser le temps de l'enfant en dehors de la classe, qu'il soit extra scolaire ou péri scolaire (il mentionne à ce titre le transport scolaire). Il définit le contenu de cette action et sa mise en œuvre dans le cadre de contrats éducatifs locaux.

31) Circulaire n° 98-77 du 31 juillet 1998 relative à l'application aux entreprises de transport routier des dispositions de la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail. (cf. texte n° 26) (C.N. n° 718)

Ce texte concerne l'application des incitations financières pour la réduction du temps de travail à l'ensemble des entreprises de transport routier, marchandises comme voyageurs.

32) Décret n° 98- 701 du 17 août 1998 pris pour l'application de l'article L. 8-B du code de la route (J.O. du 18 août 1998)

Ce texte, pris en application de la loi sur l'air n° 96-12-36 du 30 décembre 1996, détermine le parc automobile concerné par les dispositions de l'article L. 6-B du code de la route qui impose notamment aux collectivités territoriales qui gèrent une flotte de plus de 20 véhicules de transport en commun d'utiliser dans un délai de deux ans des véhicules fonctionnant avec des carburants dont le taux minimum d'oxygène a été relevé (ceci dans les P.T.U. des agglomérations de plus de 100 000 habitants).

33) Décret n° 98- 702 du 17 août 1998 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux mesures de suspension ou de restriction de la circulation propres à limiter la pollution atmosphérique.(J.O. du 18 août 1998).

Ce texte, pris en application de la loi sur l'air n° 96-12-36 du 30 décembre 1996, permet aux préfets de définir le périmètre des zones concernées, les mesures de suspension ou de restriction de la circulation et les modalités de publicité et d'information préalable.

34) Décret n° 98-703 du 17 août 1998 modifiant les articles R. 119-1 et R.120 du code de la route relatifs au contrôle technique des véhicules légers (J.O. du 18 août 1998).

Les délais de passage du contrôle technique sont modifiés (4 ans après la première mise en circulation). Un contrôle d'émission polluantes sera obligatoire tous les ans, sauf pour les véhicules particuliers.

35) Décret n° 98-704 du 17 août 1998 pris pour l'application des dispositions de l'article L.8-A du code de la route relatives à l'identification des véhicules automobiles contribuant à la limitation de la pollution atmosphérique (J.O. du 18 août 1998).

Sont définies les catégories de voitures particulières et de camionnettes qui contribuent à la limitation de la pollution (et bénéficient ainsi de" la pastille verte" qui leur permet d'échapper aux restrictions de circulation).

36) Circulaire du 17 août 1998 relative à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (mesures d'urgence concernant la circulation des véhicules) (J.O. du 18 août 1998) (C.N. n°723)

Le contenu et les modalités des mesures prévues par la loi sont précisées en ce qui concerne la réglementation de la circulation routière.

37) Règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 85/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n°3820/85 et (CEE) n° 3821/85 (CN/CEE 231).

Ce texte concerne l'introduction du chronotachygraphe électronique, qui, plus lisible permettra d'améliorer la fiabilité des données et d'établir un bilan incontestable de l'activité du conducteur et de l'utilisation du véhicule. Une période transitoire sera nécessaire pour permettre la fabrication et l'homologation de ces nouveaux appareils.

38) Directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 modifiant la directive 96/26/CE concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux (JO. CE du 14 octobre 1998) (CN CEE 233)

Ce texte vise à harmoniser les réglementations nationales concernant l'accès à la profession et la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres.

39) Règlement (CE) n° 2121/98 de la Commission du 2 octobre 1998 portant modalité d'application des règlements (CEE) n° 684/92 et (CE) n° 12/98 du conseil en ce qui concerne les documents pour les transports de voyageurs effectués par autocar et autobus (JO CEE du 3 octobre 1998). (CN CEE 230)

Ce texte concerne l'adaptation et l'unification des feuilles de route, des autorisations pour les services réguliers et des attestations pour les services pour compte propre.

40) Arrêté du 1er octobre 1998 modifiant l'arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules (JO du 22 octobre 1998)

En application des dispositions du règlement n° 104 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 19858 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des marquages rétroréfléchissants pour les véhicules longs et lourds et leurs remorques, la mise en place d'un dispositif rétroréfléchissant pour compléter la signalisation arrière et latérale des véhicules de plus de 3,5 t. est autorisé selon certaines caractéristiques définies. Ce type de signalisation passive était auparavant soumis à autorisation.

41) Circulaire du 2 octobre 1998 du ministère de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie relative à la lutte contre la violence en milieu scolaire et au renforcement des partenariats (JO du 11 octobre 1998).

Ce texte s'inscrit dans le cadre du plan gouvernemental de lutte contre la violence en milieu scolaire présenté le 5 novembre 1997 et des décisions arrêtées à la suite du conseil de sécurité intérieure du 8 juin 1998 relatif à la délinquance des mineurs. Cette circulaire

précise notamment que le rôle des adjoints de sécurité et des agents locaux de médiation sociale affectés sur des emplois-jeunes sera défini dans le cadre des contrats locaux de sécurité et prendra en compte les problèmes de sécurité dans les établissements scolaires liés à leur environnement ainsi qu'aux transports scolaires.



ANNEXE IV

Circulaire n° 98-43 du 19 mars 1998 relative aux règles applicables aux conventions de transports publics réguliers de personnes — Dispositions particulières relatives aux transports scolaires —

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

**MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES
FINANCES
ET DE L'INDUSTRIE**

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU LOGEMENT**

*Le ministre de l'intérieur ;
le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;
le ministre de l'équipement, des transports et du logement
à Mesdames et Messieurs les préfets (hors région Ile de France)*

Le décret n° 98-111 du 27 février 1998 modifiant le code des marchés publics en ce qui concerne les règles de mise en concurrence et de publicité des marchés de services (*Journal officiel* du 28 février 1998) vient de transposer la directive n° 92-50 du 18 juin 1992 relative aux marchés publics de services et la directive n° 93-38 du 14 juin 1993 relative aux opérateurs de réseaux. Ce texte est sans incidence sur la qualification des contrats de transport mais permet aux collectivités territoriales qui interviennent comme « opérateurs de réseaux » de recourir à la procédure négociée pour la passation de leurs marchés publics de services.

Le Conseil d'Etat a par ailleurs récemment apporté des précisions sur les contrats relevant du code des marchés publics et ceux relevant des délégations de service public. Ainsi, en l'état de la jurisprudence, les contrats afférents aux transports publics réguliers de personnes qui comportent une rémunération du cocontractant, soit par la perception des contributions des usagers, soit d'une autre manière, sous réserve qu'elle soit substantiellement assurée par les résultats d'exploitation peuvent être qualifiés de délégations de service public ; en revanche, les contrats de transports scolaires qui sont rémunérés par un prix doivent généralement faire l'objet de marchés soumis au code des marchés publics.

La présente circulaire rappelle le cadre général d'organisation des transports prévu par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (annexe n° 1), fait le point sur la qualification des

conventions de transports - marchés publics ou délégations de service public - pour déterminer la procédure à suivre (annexe n° 2), et précise enfin les modalités pratiques pour la passation des contrats (annexe n° 3).

La mise en oeuvre de la présente circulaire n'aura à intervenir qu'à l'expiration des contrats en cours : les conventions de transports scolaires qui ont été conclues sous le régime de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 codifiée continuent, en particulier, à être régies par ces dispositions jusqu'aux échéances normales de renouvellement. Les avenants pourront se rattacher aux conventions initiales dans les conditions prévues par la loi susvisée. Il est souhaitable d'inciter les collectivités locales à réexaminer la qualification du contrat lorsqu'un projet d'avenant a pour objet de prolonger la durée.

Vous saisissez l'occasion de l'information des collectivités sur les dispositions de la circulaire ci-jointe pour leur rappeler que l'équité de la concurrence entre les entreprises, mais également la sécurité des élèves, sont étroitement liées au respect de la réglementation sociale applicable à cette branche d'activité. S'il appartient au premier chef aux services de l'Etat de veiller au respect de ces dispositions, les organisateurs sont également concernés et doivent en particulier éliminer lors de l'examen des candidatures les entreprises qui ne présentent pas de garanties professionnelles, sociales et financières suffisantes, ou qu'ils estiment inaptes à assurer les services de transports scolaires dans les conditions qu'ils ont fixées.

Il vous appartient de demander aux organisateurs de veiller à la prise en compte de ces garanties sur la base des informations en leur possession, de celles que vous êtes susceptibles de leur communiquer et des éléments apportés par les entreprises au moment du dépôt de leur candidature pour justifier de leur situation au regard de leurs obligations fiscales et sociales ainsi que de leur inscription au registre des entreprises de transport.

Vous leur rappellerez en particulier qu'ils peuvent apprécier la capacité technique des entreprises en s'assurant de la cohérence entre les moyens en personnel de conduite et l'utilisation du matériel roulant.

Pour résoudre les difficultés rencontrées par les collectivités qui prennent l'attache de vos services vous vous rapprocherez en tant que de besoin des services du ministre de l'intérieur (direction générale des collectivités locales), du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie (commission centrale des marchés, direction de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes) et du ministre de l'équipement, des transports et du logement (direction des transports terrestres).

Le ministre de l'intérieur,
JEAN-PIERRE CHEVÈNEMENT

*Le ministre de l'économie, des finances
et de l'industrie*
DOMINIQUE STRAUSS-KHAN

*Le ministre de l'équipement, des transports
et du logement,*
JEAN-CLAUDE GAYSSOT

(ANNEXES, pages suivantes)

ANNEXE I

RAPPEL DES PRINCIPES D'ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS RÉGULIERS DE PERSONNES

I. Principes généraux d'organisation des transports urbains et non urbains

Les principes généraux résultent de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs et du décret du 16 août 1985 pris pour son application.

Ces textes déterminent des niveaux territoriaux de compétence et permettent diverses modalités d'organisation. Il appartient à l'autorité organisatrice de déterminer la nature des relations contractuelles envisagées et de mettre en oeuvre les procédures de passation des contrats.

2. Cas particuliers des transports scolaires

Les départements - et à l'intérieur des périmètres de transports urbains l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains (communes, établissements publics de coopération locale) - ont la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires. Ces transports sont des services réguliers au sens de l'article 29 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

L'article 30 de la loi n° 83-633 du 22 juillet 1983 a autorisé une large possibilité de délégation de compétence. Les organisateurs de premier rang peuvent en effet confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des communes, groupements de communes ou syndicats mixtes, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves et associations familiales. Il appartient à l'organisateur de premier rang de décider s'il délègue ou non cette compétence.

Trois situations peuvent se présenter quelle que soit la qualification juridique des contrats

1. L'autorité compétente pour l'organisation des transports scolaires ne délègue pas sa compétence, elle reste l'organisateur unique de transport. Elle met en oeuvre la procédure de mise en concurrence et contracte avec les entreprises de transport.

2. L'autorité compétente délègue entièrement sa compétence à un ou plusieurs organisateurs secondaires. Ces derniers mettent en oeuvre les procédures de mise en concurrence et contractent avec les entreprises de transport.

3. L'autorité compétente délègue une partie seulement de sa compétence à un ou plusieurs organisateurs secondaires. Il y a lieu de se référer au contenu de la convention. Elle peut confier à un organisateur secondaire la signature des contrats, le suivi de leur exécution et, le cas échéant, le versement de la rémunération. Dans tous les cas,

l'autorité qui effectue le choix des entreprises de transport est celle qui met en oeuvre la procédure de mise en concurrence.

Les délégations de compétence font préalablement l'objet d'une délibération de l'assemblée délibérante de l'autorité organisatrice (art. 30 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983) et donnent lieu à la passation d'une convention.

ANNEXE II

LA QUALIFICATION DES CONVENTIONS DE TRANSPORTS PUBLICS RÉGULIERS DE PERSONNES

I. Remarques générales

1.1. Les relations contractuelles pour l'exécution des services de transports publics réguliers de personnes peuvent relever de deux régimes juridiques différents.

Si l'autorité compétente décide d'encadrer étroitement l'organisation des transports, d'en définir les modalités de fonctionnement, et surtout d'assurer aux transporteurs une rémunération garantissant la couverture du coût des prestations assurées ou une rémunération globale for-faitaire, la qualification de marché public sera présumée.

Si cette autorité décide de donner une marge d'autonomie aux transporteurs (liberté d'initiative dans la définition de l'offre de transports et incitation à la rentabilité du réseau par exemple), et que ceux-ci supportent des aléas de gestion, et surtout bénéficient d'une rémunération substantiellement assurée par les résultats d'exploitation, la qualification de délégation de service public sera présumée.

Il appartient à l'autorité organisatrice concernée de procéder à l'appréciation de la qualification du contrat avant de lancer la procédure, en prenant en compte ces différents éléments. S'agissant des caractéristiques financières, il y a lieu de s'en tenir, à titre de règle pratique, à l'évaluation initiale des parties pour déterminer la qualification du contrat sous réserve de l'appréciation souveraine du juge, les écarts éventuellement constatés entre prévision et exécution ne doivent pas normalement remettre en cause le mode de passation du contrat.

1.2. Les dispositions applicables en matière de procédure de passation et de gestion étant différentes selon la nature juridique du contrat envisagé, il vous appartient de vérifier le choix de l'autorité compétente quant à l'organisation du service, et de vous assurer ensuite de la cohérence entre sa décision et la procédure mise en oeuvre.

A cet égard, la jurisprudence permet de distinguer les deux types de contrats que les collectivités organisatrices de transports scolaires peuvent passer.

Le Conseil d'Etat a jugé que les modalités de la convention par laquelle un syndicat « a confié la responsabilité de la gestion du service de transport public de la région de Douai à une entreprise privée qui perçoit des

redevances sur les usagers et supporte, dans certaines limites, le risque financier de l'exploitation caractérisent l'existence d'une délégation de gestion d'un service public... » (arrêt du 15 juin 1994, Syndicat intercommunal des transports publics de la région de Douai).

Plus récemment, la Haute Assemblée a précisé que « les dispositions de la loi du 29 janvier 1993 (...) ne sauraient être interprétées comme ayant pour effet de faire échapper au respect des règles régissant les marchés publics, tout ou partie des contrats dans lesquels la rémunération du cocontractant de l'administration n'est pas substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation » (Conseil d'Etat, 15 avril 1996, préfet des Bouches-du-Rhône).

Cette jurisprudence appelle les commentaires suivants :

- la portée de l'adverbe " substantiellement " n'a pas été explicitée par le Conseil d'Etat, qui n'a pas souhaité retenir un critère arithmétique applicable en toutes circonstances, la qualification résultant d'une analyse du contenu de chaque contrat ;
- la prise en compte des « résultats d'exploitation » suppose pour qualifier le contrat de se fonder sur les prévisions de recettes attendues de l'exploitation confiée à l'entreprise et sur le caractère aléatoire de celle-ci qui traduit un risque d'exploitation. Il convient de souligner que dans le secteur des transports publics, le lien entre rémunération et résultats d'exploitation renvoie d'abord, directement ou indirectement, au risque de fréquentation. Les contrats présentent les caractéristiques des marchés publics et doivent être soumis au code des marchés publics si la rémunération n'est pas assurée de manière substantielle par les résultats d'exploitation, et notamment si les entreprises ne supportent pas de risque particulier lié à l'exploitation du service. Dans le cas contraire, les contrats s'analysent comme des délégations de service public ;
- en troisième lieu, il importe de relever que le Conseil d'Etat a fait de la nature économique de la rémunération du cocontractant (dépendant ou non de l'exploitation), et non de sa seule origine (usagers ou autorité organisatrice par exemple), un critère de distinction entre marché et délégation de service public. Ainsi, une rémunération constituée des recettes perçues par l'entreprise auprès des usagers mais qui serait assortie d'une garantie totale d'équilibre non plafonnée ne permettrait pas de caractériser une délégation de service public. En revanche, si l'entreprise de transport est rémunérée directement par la collectivité, mais que cette rémunération est étroitement corrélée aux aléas de la fréquentation (par exemple sur la base de la fréquentation réelle ou de comptages), le contrat pourrait être qualifié de délégation de service public.

2. Application aux transports scolaires

Dans un avis d'assemblée du 27 juin 1996 concernant les conventions de transports scolaires, la Haute Assemblée a confirmé que ces conventions ne présentent le caractère de délégation de service public que dans les cas où " la rémunération du cocontractant est, soit par la perception des contributions versées par les usagers, soit d'une autre manière, substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation. " (cf. pièce jointe).

2.1. Le cas des conventions relatives à l'exécution des services de transports scolaires

La convention a pour objet de confier à l'entreprise l'exécution d'une prestation strictement encadrée, par l'autorité compétente reprenant les stipulations obligatoires prévues par le décret n° 84-322 du 3 mai 1984 pour ce type de contrat.

Le cocontractant n'a pour l'exécution de cette convention qu'une autonomie limitée il n'a pas la responsabilité du service, même si des obligations de sécurité de qualité ou de continuité lui sont confiées.

La rémunération du cocontractant consiste, le plus souvent, dans le versement d'un prix par l'autorité organisatrice ou d'autres collectivités publiques en contrepartie du service rendu, à l'exclusion de toute redevance acquittée par les usagers ou lorsqu'elle existe cette participation est généralement accessoire. Dans ce cas, la rémunération n'est pas liée aux résultats d'exploitation et l'entreprise ne supporte pas les risques financiers de l'exploitation et les aléas de la fréquentation). En raison de

l'encadrement de la prestation et du mode de rémunération choisie la convention présente alors les caractéristiques d'un marché de prestations de service.

2.2. Le cas du transport des élèves effectué par des services réguliers publics ordinaires

Ces services font l'objet de conventions au titre des articles 7-II et 29 de la loi n° 82 1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs portant sur un ou plusieurs services réguliers dont la consistance et les modalités de fonctionnement sont détaillées dans un cahier des charges annexe.

La convention prévoit que la rémunération de l'exploitant est assurée par la perception d'un prix auprès des usagers sur la base des tarifs applicables fixés ou homologués par l'autorité organisatrice complétée le cas échéant, par des versements de la ou des collectivités intéressées fondés sur le nombre d'élèves pour compenser des tarifs réduits (abonnements scolaires) ou des obligations de service public mis à la charge du transporteur. Dans ce cas la rémunération du transporteur est liée à l'exploitation, la compensation ne saurait suffire à la seule qualification de marché public

Il est recommandé à titre de règle prudentielle de n'envisager la qualification de délégation de service public que lorsque la rémunération dépend substantiellement des résultats de l'exploitation, et notamment de la corrélation aux aléas de la fréquentation.

3. Les incidences en matière de qualification d'opérateur de réseaux

Les services de transports réguliers de personnes correspondent à l'une des activités de "réseau" visées par la directive 93-38 dite "opérateur de réseaux" transposée en droit interne.

Dans le cas où le contrat est un marché public l'autorité organisatrice des transports scolaires est l'opérateur de réseau la passation du contrat est soumise au code des marchés publics.

Dans les cas où le contrat est une délégation de service public le transporteur titulaire devient lui-même opérateur de réseau et doit respecter les procédures de publicité et de mise en concurrence prévues par la loi n° 92-1282 du 11 décembre 1992 relative aux procédures de passation de certains contrats dans les secteurs de l'eau de l'énergie, des transports et des télécommunications complétée par la loi n° 97-50 du 22 janvier 1997 et son décret d'application (décret n° 98-113 du 27 février 1998) pour ses propres achats (ces dispositions ne concernent que les prestations présentant des caractéristiques similaires d'un montant égal ou supérieur à 2 600 000 F (HT)).

4. Le partage des responsabilités

Il est rappelé que le partage des responsabilités, notamment en matière d'accidents de transports scolaires, entre la collectivité et le transporteur ne dépend pas de la qualification - marché ou délégation de service public - du contrat, mais d'une appréciation au cas par cas, en fonction des circonstances de l'espèce.

ANNEXE III

COMMENT PASSER UNE CONVENTION DE TRANSPORTS PUBLICS RÉGULIERS DE PERSONNES ?

I. Opérations préalables à la consultation des entreprises

Le mode de passation du contrat (délégation de service public ou marché doit être cohérent avec le choix d'organisation fait par la collectivité.

1.1. La responsabilité des procédures incombe à la collectivité territoriale ou à l'établissement public de coopération compétent pour l'organisation des transports. Cette collectivité ou cet établissement a la qualité d'autorité contractante.

Dans le cas d'un transfert complet de compétence, l'autorité organisatrice bénéficiaire de la délégation a la qualité d'autorité contractante. Il lui appartient de mettre en oeuvre les procédures de

passation des marchés ou des conventions de délégations de services de transports.

Dans le cas où l'autorité organisatrice de premier rang décide du choix de l'entreprise titulaire mais confie à un organisateur de second rang le soin de signer le contrat en son lieu et place, elle conserve sa qualité d'autorité contractante.

Pour l'appréciation des seuils de publicité et de procédure, il appartient à l'autorité contractante d'évaluer les montants prévisionnels et la consistance des services à assurer.

1.2. L'établissement d'une convention avec le transporteur est obligatoire pour les transporteurs réguliers quel que soit le montant des prestations à assurer en application de l'article 7-II de la loi du 30 décembre 1982 précitée et de l'article 3 du décret n° 84-322 du 3 mai 1984. La convention doit avoir une durée déterminée et fixer la consistance générale du service et les conditions de fonctionnement.

1.3. La durée maximale du contrat doit être précisée avant le lancement de la consultation des transporteurs. Le montant prévisible du contrat s'apprécie sur la durée maximale publiée. Il impose, le cas échéant, la mise en oeuvre des procédures de mise en concurrence communautaires.

Si rien ne s'oppose à la conclusion de contrats d'une durée d'exécution pluriannuelle, il est rappelé que cette durée doit permettre une mise en compétition régulière. Le choix de la durée relève de la décision de l'autorité organisatrice et peut prendre en compte des éléments économiques de nature à produire la meilleure efficacité, tels que la durée d'amortissement des biens. En tout état de cause, lorsque le contrat est passé par une autorité organisatrice secondaire, sa durée ne peut excéder celle de la délégation de compétence pour organiser les services.

Quelle que soit leur qualification (marché public ou délégation de service public), ces contrats ne peuvent contenir de clauses par lesquelles il est possible de les reconduire tacitement. En effet, aux termes de la jurisprudence administrative, le contrat tacitement reconduit "doit être regardé comme ayant le caractère d'un nouveau contrat" (Conseil d'Etat, 23 mai 1979, commune de Fontenay-le-Fleury). Ce nouveau contrat est par suite soumis au respect des règles de procédure.

L'avis du Conseil d'Etat confirme l'application de cette solution jurisprudentielle aux délégations de service public.

1.4. L'autorité organisatrice doit déterminer la procédure de passation de la convention, le niveau de publicité et de mise en concurrence, en fonction des enjeux économiques des services de transports à assurer et des caractéristiques de la rémunération envisagée pour la prestation.

L'évaluation préalable des besoins est un principe de bonne gestion confirmé par les textes (art. 272 du code des marchés publics pour les marchés, art. L. 141 I-I du code général des collectivités territoriales pour les délégations de service public). Les besoins sont exprimés dans les cahiers des charges. Pour les marchés, le document de consultation des entreprises pour les délégations de service public.

Les critères de sélection des offres sont définis avant le lancement de la consultation. Ces critères peuvent être notamment les moyens en matériel et en personnel mis en oeuvre pour le service à assurer, les mesures prises pour la sécurité, le prix, la qualité des services, leur mode d'organisation. L'analyse des offres doit permettre de sélectionner les offres les plus intéressantes au regard des critères annoncés.

2. Passation des conventions de transports publics réguliers de personnes

A. - LA PASSATION DES MARCHÉS

Sont principalement concernées par cette forme de contrat les conventions de transports scolaires. Pour l'appréciation des différents seuils, le terme " services " désigne " un ensemble de services présentant des caractéristiques similaires ".

I. Quelle forme de marché à retenir ?

Il appartient à l'autorité organisatrice de retenir la forme de marché adaptée au contexte démographique ou géographique du périmètre desservi : marché classique ou marché fractionné.

Si l'autorité organisatrice peut déterminer avec précision les caractéristiques et l'étendue des services à satisfaire sur toute la durée du contrat, elle conclut un ou plusieurs marchés " ordinaires ", la durée de ces marchés n'étant pas encadrée, mais devant rester raisonnable pour ménager des mises en compétition régulières.

S'il est difficile de déterminer avec une précision suffisante certaines modalités d'exécution des services de transports (kilométrage, fréquence, effectifs, intégration ou non d'une commune ou d'un hameau à desservir, d'un nouvel établissement scolaire, par exemple), ayant une incidence sur les propositions financières des entreprises, l'autorité organisatrice peut passer un ou plusieurs marchés à bons de commande (art. 273 du code des marchés publics). Ces derniers marchés peuvent être passés pour une durée de trois ans. Ils permettent à la collectivité organisatrice de s'adapter aux évolutions non programmables des circuits, sur la base d'éléments caractéristiques clairement identifiés et tarifés, le cas échéant sous forme dégressive, dans le marché de base.

Les marchés peuvent également comprendre des tranches conditionnelles correspondant à des lignes pour lesquelles il n'est pas certain, au moment de la consultation, qu'elles seront desservies.

2. Quelle procédure de marché public adopter ?

Les dispositions du décret n° 98-111 du 27 février 1998 sont applicables aux collectivités publiques (départements, communes, établissements publics de coopération...) pour les marchés de services qu'elles passent dans leur activité d'organisation de transports scolaires. La caractéristique majeure du régime de marchés dans le cadre des activités de réseau est la possibilité de toujours pouvoir recourir à la procédure négociée, quel que soit le montant des contrats.

Cette procédure permet, en tant que de besoin et dans le respect de l'objet de l'appel à la concurrence, d'aménager facilement le contenu du contrat notamment pour tenir compte de nouvelles contraintes de service.

La procédure négociée permet à l'autorité exécutive de la collectivité ou de l'établissement, après avis d'appel à la concurrence, d'engager librement les discussions avec les entreprises de son choix et d'attribuer ensuite le marché à l'une d'entre elles. Cette attribution ne peut être discriminatoire. La consultation doit être lancée sur la base d'un cahier des charges, les clauses définitives de ce cahier étant précisées à la suite de la négociation, sous réserve de ne pas remettre en cause ses caractéristiques essentielles. Un règlement de la consultation précisant la nature et la consistance des lois et les modalités de leur attribution est obligatoire lorsque ces derniers éléments n'ont pas été visés dans l'avis d'appel public à la concurrence.

La négociation implique une discussion réelle sur les modalités d'exécution du service (détermination du prix tenant compte des coûts d'exécution des services, ou les modalités de sa détermination, caractéristiques de sécurité et de qualité des services à assurer, adaptation de la consistance du ou des services...).

Sauf si le montant présumé des services est inférieur à 700000 F (TTC) sur toute la durée du ou des contrats, la mise en oeuvre de la procédure négociée implique l'avis préalable et motivé de la commission d'appel d'offres (art. 308, alinéa 2). La commission d'appel d'offres peut toutefois se prononcer par une délibération annuelle de principe. Cette solution permet en particulier de faire face sans délai aux éventuelles situations d'urgence ne résultant pas du fait de l'autorité organisatrice.

En cours de procédure, lorsque le montant annuel présumé des services est inférieur à 700000 F (TTC), la commission émet un avis sur les propositions des entreprises. Lorsque ce montant dépasse 700 000 F (TTC), elle est informée par l'autorité compétente, avant que cette dernière n'engage la négociation, de toutes les propositions initiales et attribue les marchés sur la base des propositions finales. A partir de 2 600000 F (HT), la mise en compétition doit se faire avec au moins trois candidats, sous réserve de l'existence d'un nombre de candidats appropriés.

Cependant, il est toujours loisible à l'autorité organisatrice de recourir à un appel d'offres, quel que soit le montant des prestations. L'appel d'offres est soit « ouvert » soit « restreint ». L'appel d'offres restreint permet à l'autorité organisatrice de sélectionner dans un premier temps des candidats sur la base de leurs garanties professionnelles et financières, et de consulter dans un deuxième temps les entreprises sélectionnées. Les offres remises ne peuvent être modifiées après ouverture des plis. Toutefois, la mise au point du marché est autorisée – avant notification – sur des points mineurs et seulement avec la ou les entreprises retenues.

Enfin, et par exception, lorsque le montant total des services à assurer n'excède pas globalement 300 000 F (TTC), le marché ou les marchés sont passés sans formalisme particulier (art. 321 du code) autre que la nécessité du contrat écrit prévue par la loi d'orientation des transports intérieurs. Il n'y a pas lieu notamment de faire une publicité préalable. Une consultation informelle de plusieurs entreprises est toutefois recommandée.

Il en est de même pour les services qui doivent être organisés pour répondre à un besoin qui ne pouvait être précisé lors de la consultation initiale (services tels que la création d'un service supplémentaire assuré par un particulier pour un nombre réduit d'élèves, la mise en place d'un transport individualisé pour des personnes handicapées...), et qui, ne pouvant être raisonnablement traités dans le cadre des marchés en cours, font l'objet de contrats distincts. Ces services peuvent être dispensés d'une procédure formalisée si leur montant global est inférieur à ce seuil.

3. Quelle publicité mettre en œuvre ?

Il appartient à chaque autorité organisatrice d'apprécier le montant des marchés de services de transports scolaires à assurer en se plaçant à la date du lancement de la consultation et en considérant la totalité des services envisagés pour la durée prévue. Si les prestations sont divisées en plusieurs lots, le montant total des lots doit être pris en compte et comparé au seuil de publicité. Le montant à prendre en considération pour le comparer aux niveaux de seuils indiqués ci-dessous est celui du prix ou des sommes versées par la ou les collectivités publiques. Toutefois si, à ce prix, s'ajoutent, à titre accessoire, des sommes versées par les usagers, le total doit être pris en compte pour apprécier le mode de publicité en fonction des seuils.

3.1. Prestations supérieures à 2 600 000 F (HT)

La publicité doit être faite au JOCE et au BOAMP. Il est précisé que lorsque le montant des services envisagé dans les douze mois à venir est supérieur au seuil de 4 900 000 F (HT), un avis de pré-information doit être publié au JOCE. Cette formalité permet de réduire les délais de procédure.

3.2. Prestations inférieures à 2 600 000 F (HT)

La mise en concurrence avec une publicité préalable est indispensable. Elle se fait :

- dans un journal d'annonces légales si le montant du marché est inférieur à 900 000 F (TTC) ;
- au BOAMP si le montant est inférieur à 2 600 000 F (HT).

Les seuils de publicité et de procédure sont résumés dans le tableau figurant en pièce jointe.

3.3. Délai de remise des offres

Dans le cadre d'une consultation négociée organisée au niveau national, un délai minimum de quinze jours doit s'écouler avant l'engagement de la consultation écrite des entreprises. Dans le cadre d'une consultation négociée devant donner lieu à une publicité communautaire, la remise des offres (délai minimum de vingt et un jours) est pré-cédée d'une remise de candidatures (délai minimum de trente-cinq jours à compter de l'envoi de l'avis au JOCE).

4. En cas d'urgence, l'autorité organisatrice est dispensée d'une publicité si les conditions sont remplies (art. 104-1-3° : services que la collectivité doit faire exécuter en lieu et place de l'entreprise défaillante ; art. 104-1-4° : urgence impérieuse motivée par des circonstances imprévisibles ne permettant pas de respecter les délais). Toutefois, elle est tenue de procéder à une publicité communautaire si le montant des services concernés dépasse le seuil de 2 600 000 F (HT) (délai ramené à quinze jours).

Il est également possible de procéder à un ajustement du marché par avenant sauf sujétions techniques imprévues, celui-ci ne doit pas entraîner un bouleversement de l'économie du marché (ajustement sur les effectifs par exemple, cf III, C, 4.2). Il est aussi

envisageable de procéder à un affermissement d'une tranche (cas de l'ouverture d'une ligne supplémentaire prévue lors de la consultation), ou de recourir à la faculté ouverte par l'article 321 du code marché passé sans formalisme, dès lors que cette dérogation n'a pas pour effet de faire échec à une procédure de passation formaliste.

B. – PASSATION DES CONVENTIONS DE DÉLÉGATIONS DE TRANSPORTS

I. Appréciation du montant des conventions de délégation à comparer aux seuils

Pour l'appréciation du montant estimé de la délégation de service public à comparer aux seuils de la procédure simplifiée (cf point 3.1 ci-après) le Conseil d'Etat a précisé (cf annexe) qu'« il y a lieu de se référer à la décision prise par l'autorité délégante en ce qui concerne l'objet de la convention pour la conclusion de laquelle elle organise un appel à la concurrence. Cet objet peut porter, en fonction de l'intérêt du service, sur un ou plusieurs circuits de transports scolaires. C'est le montant de la rémunération due au transporteur au titre de ce ou de ces circuits qui doit être pris en considération ».

Il convient d'observer que tout fractionnement artificiel pour échapper aux procédures serait constitutif d'une illégalité. Le montant prévisionnel des rémunérations perçues au titre du ou des circuits, qui constitue le « chiffre d'affaires » prévisible de la délégation doit alors être pris en compte pour l'appréciation des seuils cette rémunération comporte outre les redevances sur les usagers, l'ensemble des autres sommes versées au titre de l'exploitation du service.

2. Publicité

A la différence des marchés publics, un avis doit toujours être publié même en dessous de 300 000 F en revanche, le support de l'avis est indifféremment un journal d'annonces légales ou une publication spécialisée dans les transports. Une seule publicité suffit dans le cadre de la procédure simplifiée décrite au point 3.1 ci-dessous. Deux publicités sont nécessaires dans le cas général.

3. Particularités tenant au montant des délégations

3.1. La procédure simplifiée

(art. L. 1411-12 du code général des collectivités territoriales)

Elle concerne les conventions de délégation comportant un ou plusieurs circuits pour lesquelles les sommes dues n'excèdent pas 700 000 F (HT) sur toute la durée de la convention ou 450 000 F (HT) par an pour une convention ne dépassant pas trois ans.

3.2. La procédure de droit commun

Elle concerne les conventions de délégation lorsque les sommes dues au délégataire excèdent les seuils de 700 000 F (HT) ou de 450 000 F (HT) par an sur 3 ans rappelés ci-dessus (cf 3.2.1).

Cette procédure permet à l'autorité organisatrice de sélectionner dans un premier temps les candidats qui seront admis à présenter une offre, puis de sélectionner dans un deuxième temps les offres qui lui paraissent les plus intéressantes. Elle fait également intervenir une commission qui garantit la régularité des opérations d'ouverture des plis et la transparence des choix, étant précisé que cette commission a un rôle consultatif. C'est sur la base de l'avis émis par la commission que l'autorité habilitée à signer la convention procède à une négociation avec une ou des entreprises ayant présenté les offres les plus intéressantes. Les rapports établis par la commission et l'autorité habilitée à signer la convention, ainsi que le projet de convention, sont enfin communiqués à l'assemblée délibérante, qui se prononce sur le choix du délégataire et l'économie du contrat.

C. – DISPOSITIONS APPLICABLES A L'ENSEMBLE DES CONTRATS

I. Contrôle de légalité

Qu'il s'agisse d'une délégation ou d'un marché public, le contrat de transports scolaires est obligatoirement transmis au représentant de l'Etat (L. 2131-2 4 du CGCT).

2. Les modifications en cours d'exécution du contrat (art. L. 1411-6 du CGCT, art. 8 de la loi n° 95-127 du 8 février 1995, art. 255 bis du CMP)

Les modifications qui peuvent survenir en cours d'exécution des contrats (effectifs scolaires, horaires, établissements scolaires nouveaux à desservir...) donnent lieu à l'émission d'un simple bon de commande dans le cadre des marchés fractionnés ou à défaut à la passation d'un avenant, si elles ne sont pas prévues au contrat initial. Il est rappelé que les règles applicables aux avenants sont très voisines pour les marchés publics et les délégations de service public, aucun avenant ne peut être envisagé s'il tend à modifier l'économie générale des contrats ou à en changer l'objet. La limite au-delà de laquelle un avenant serait irrégulier dépend d'une appréciation au cas par cas, en raison des circonstances de l'espèce le pourcentage d'augmentation du montant du contrat initial ne peut par lui-même constituer un élément suffisant. Toutefois, pour une délégation de service public, un avenant peut prolonger la durée du contrat si cette prolongation est justifiée par des investissements réalisés à la demande de la collectivité pour permettre la bonne exécution du service, et qui ne pourraient être amortis sans une augmentation de prix manifestement excessive. Mais la passation d'un tel avenant peu avant le terme initial du contrat pourrait être jugée comme méconnaissant les règles de mise en concurrence et devrait être évitée.

L'avenant est soumis s'il y a lieu à la commission, s'il entraîne une augmentation du montant initial du contrat supérieure à 5 %. L'avis de la commission est communiqué à l'assemblée délibérante qui statue sur le projet d'avenant. Toutefois, les avenants aux conventions passées selon la procédure simplifiée ne sont pas soumis à la commission, mais restent soumis à l'approbation de l'assemblée délibérante.

MARCHÉS PUBLICS Règles de publicité et d'intervention de la commission d'appel d'offres

MONTANT annuel prévisible des services	MONTANT GLOBAL PRÉVISIBLE des services sur la durée du contrat			
	jusqu'à 300 000 F TTC	De 300 000 F TTC à 900 000 F TTC	de 900 000 F TTC à 2 600 000 F HT	à partir de 2 600 000 F HT
Egal ou supérieur à 700 000 F TTC		Publicité au JAL ou au BOAMP La commission décide	Publicité au BOAMP La commission décide	Publicité au BOAMP et au JOCE La commission décide
Inférieur à 700 000 F TTC	Pas de procédure formalisée de mise en concurrence	Publicité au JAL ou au BOAMP La commission donne un avis	Publicité au BOAMP La commission donne un avis	Publicité au BOAMP et au JOCE La commission donne un avis

Note : Ce tableau ne traite pas des situations particulières, telles que l'urgence impérieuse ou les besoins imprévisibles.

Sections des travaux publics
et des finances réunies

Conseil
d'Etat

N° 358.862 Extrait du registre des délibérations de
l'assemblée générale du
Conseil d'Etat

N 359.274

Séance du 27 juin 1996

AVIS

M. Fournier, rapporteur,

Demande d'avis du secrétaire d'Etat aux transports relative au champ d'application des dispositions de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relatives aux délégations de service public et à la portée de l'article 40 de la même loi.

Demande d'avis du ministre délégué aux finances et au commerce extérieur sur l'application aux transports scolaires de l'article 41 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques.

Le Conseil d'Etat, saisi par le secrétaire d'Etat aux transports et par le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur des questions de savoir :

1. Si les conventions par lesquelles l'autorité compétente confie à un tiers l'exécution du service de transport scolaire ou de transport péri-scolaire présentent le caractère de délégations de service public au sens de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 ou sont soumises au régime des marchés publics.

2. Comment, pour ces mêmes contrats, les dispositions de la loi sus-mentionnées doivent être interprétées en ce qui concerne l'identification de l'autorité délégante et l'appréciation des seuils déterminant le choix des procédures de publicité.

3. S'il est ou non contraire à la loi de ne prévoir aucune participation de l'utilisateur au coût du transport scolaire.

4. Si les dispositions de l'article 40 de la loi du 29 janvier 1993 font obstacle à la reconduction tacite des conventions conclues antérieurement à la promulgation de cette loi.

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L. 1411-1 à L. 1411-18 ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et notamment ses articles 7, 29 et 30 ;

Vu la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat et notamment ses articles 28 à 31 ;

Vu la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 modifiée relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques et notamment ses articles 38 à 47 ;

Vu le décret n° 84-322 du 3 mai 1984 relatif aux conventions entre les organisateurs de transports scolaires et les entreprises de transport,

Est d'avis :

Qu'il y a lieu de répondre aux questions posées dans le sens des observations suivantes :

I. Il ressort de la décision « Préfet des Bouches-du-Rhône » rendue le 15 avril 1996 par le Conseil d'Etat statuant au contentieux que les dispositions des articles 38 et suivants de la loi susvisée du 29 janvier 1993 reprises, pour ce qui concerne les collectivités territoriales, aux articles L. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, n'ont pas eu pour objet et ne sauraient être interprétées comme ayant pour effet de faire échapper au respect des règles régissant les marchés publics, tout ou partie des contrats dans lesquels la rémunération du contractant de l'administration n'est pas substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation.

Les conventions passées entre les autorités compétentes et les entreprises de transport, pour l'exécution du service public des transports scolaires ou périscolaires, dans les conditions prévues par les lois susvisées des 30 décembre 1982 et 22 juillet 1983 et par le décret sus-visé du 3 mai 1984, ne présentent donc le caractère de délégations de service public, soumises aux dispositions susmentionnées de la loi du 29 janvier 1993, que dans les cas où la

rémunération du cocontractant est, soit par la perception des contributions versées par les usagers, soit d'une autre manière, substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation.

Dans les autres cas, ces conventions doivent être regardées comme constituant des marchés, soumis aux dispositions du code des marchés.

2. Lorsque les conventions passées pour l'exécution des transports scolaires présentent le caractère de délégations de service public, il convient de retenir les modalités suivantes d'applications

a) Lorsque, en application de l'article 30 de la loi susvisée du 22 juillet 1983, l'autorité compétente pour l'organisation des transports scolaires confie l'ensemble de cette organisation à une autre personne publique ou privée, c'est la personne ainsi désignée qui a la qualité d'autorité délégante pour l'application des dispositions susmentionnées.

Lorsqu'une partie seulement de l'organisation du transport scolaire a été confiée à une telle personne, il y a lieu de se référer au contenu de la convention passée. En particulier, si l'autorité compétente s'est réservé le choix du délégataire, en confiant à l'organisateur de second rang le soin de signer le contrat et d'en suivre l'exécution, c'est à cette autorité qu'il revient de mettre en oeuvre les procédures de mise en concurrence prévues par la loi.

b) Pour l'appréciation des seuils fixés à l'article 41 c de la loi susvisée du 29 janvier 1993, dont les dispositions ont été reprises à l'article L. 1411-12 du code général des collectivités territoriales, il y a lieu de se référer à la décision prise par l'autorité délégante en ce qui concerne l'objet de la convention pour la conclusion de laquelle elle organise un appel à la concurrence. Cet objet peut porter, en fonction de l'intérêt du service, sur un ou plusieurs circuits de transport scolaire. C'est le montant de la rémunération due au transporteur au titre de ce ou de ces circuits qui doit être pris en considération.

3. Aucune disposition législative en vigueur non plus qu'aucun principe applicable en la matière n'interdit aux autorités organisatrices des transports scolaires de financer ces transports sans qu'aucune participation soit demandée aux usagers.

4. Les dispositions des articles 38 et suivants de la loi susvisée du 29 janvier 1993 relatives aux délégations de service public n'ont pas été rendues applicables aux contrats en cours à la date de l'entrée en vigueur de cette loi. Ces contrats sont donc restés applicables jusqu'au terme prévu par leurs stipulations.

Il n'en résulte pas pour autant que les clauses de renouvellement tacite que comporteraient ces contrats puissent continuer à produire effet.

En effet la tacite reconduction équivaut à la passation d'un nouveau contrat. Elle ne peut s'opérer que dans la mesure où les dispositions législatives et réglementaires en vigueur à la date à laquelle elle inter-vient ne s'y opposent pas.

Or, dans le cas des délégations de service public, l'article 38 de la loi susvisée impose de procéder dans tous les cas à une formalité de publicité cependant que l'article 40 fait désormais obstacle à ce que les contrats de délégation comportent une clause de renouvellement.

Il en résulte que les clauses des contrats en cours prévoyant un tel renouvellement ne peuvent plus, depuis l'entrée en vigueur de la loi, recevoir application.

Cette demande d'avis a été délibérée et adoptée par le Conseil d'Etat dans sa séance du 27 juin 1996.

Le vice-président du Conseil d'Etat.
R. DENOIX DE SAINT-MARC

Le conseiller d'Etat, rapporteur,
J. FOURNIER

Le secrétaire général du Conseil d'Etat,
M. De BOISDEFRE

ANNEXE V

REPUBLIQUE FRANCAISE
Liberté Egalité Fraternité

MINISTERE DE L'INTERIEUR

DIRECTION DES LIBERTES PUBLIQUES
ET DES AFFAIRES JURIDIQUES

18 JUIN 1998

SOUS-DIRECTION DE LA CIRCULATION
ET DE LA SECURITE ROUTIERES

LIB/15/N°

Affaire suivie par G. François

☎ 01.40.07.23.68

Monsieur le Président,

Vous avez adressé à M. Jean-Pierre Chevènement, ministre de l'intérieur, le rapport annuel du groupe de travail sur la sécurité des transports en commun de groupes d'enfants.

Il va sans dire que cet objectif de sécurité est également de ceux que poursuit le ministère de l'intérieur.

Compte tenu des compétences qu'exerce ce département ministériel, les mesures proposées, concernant l'équipement des véhicules de transport d'enfants, l'encadrement des enfants transportés, l'aménagement et la signalisation des points d'arrêt ont retenu tout particulièrement mon attention.

En effet, ce rapport propose d'équiper l'avant et l'arrière des véhicules de transport de groupes d'enfants de feux clignotants : ceux-ci fonctionneraient à l'arrêt, au moment de la descente et de la montée des passagers.

Cela m'apparaît comme une bonne mesure.

Par contre, il n'est pas apparu souhaitable ni efficace, après un examen attentif, d'interdire aux autres véhicules de croiser ou de dépasser un car de transport scolaire à l'arrêt.

Monsieur le Président
du Conseil National des Transports
34, avenue Marceau
75008 Paris

ADRESSE POSTALE PLACE BEAUVAU 75800 PARS CEDEX 08 - STANDARD ☎ 01.49.27.49.27. 01.40.07.60.60

D'une part, une telle disposition irait au-delà de ce que prévoit l'article R. 16 du code de la route quant au dépassement des trains et des tramways.

D'autre part, cette proposition, si elle était retenue, serait inapplicable par les forces de l'ordre ; en cas de non-respect de la part des automobilistes, elle pourrait se révéler dangereuse pour les enfants, à qui elle risquerait de donner un sentiment illusoire de sécurité et leur ferait oublier l'obligation générale de prudence qui s'impose à tout piéton désireux de traverser une chaussée (cf. article R.219 du code de la route).

C'est pourquoi, il serait préférable de rechercher les solutions aux problèmes évoqués par le Conseil National des Transports dans l'aménagement d'aires d'embarquement ou de débarquement à proximité ou dans l'enceinte des établissements scolaires et sportifs, et dans un encadrement

suffisant, en nombre et en qualité, par les personnels éducatifs ou des parents d'élèves, lors de la montée ou de la descente des enfants des véhicules de transport en commun.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Signé: Jean-Marie DELARUE

ANNEXE VI

INITIATIVES DES DÉPARTEMENTS EN FAVEUR DE L'ACCOMPAGNEMENT DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS

① ACCOMPAGNEMENT OBLIGATOIRE

DÉPARTEMENTS	CONDITIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
--------------	------------	----------------------------

ALLIER (03)	- Maternelle	à la charge des A.O.2
ARDENNES (06)	- obligations dans les cas de grande capacité dès que 5 enfants de maternelle sont transportés (depuis 1975)	à la charge des A.O.2 - remboursement intégral par le conseil général.
ARIÈGE (09)	- Maternelle (regroup. pédagog. et transport en minibus) Présence des parents obligatoire à l'arrêt	recrutement à la charge des communes - contribution du département : 5000 F/an/accompagnateur
CORSE-du-SUD (20)	- Maternelle (âge minimum : 5 ans)	à la charge des A.O.2
CÔTE D'OR (21)	- Maternelle et primaire.	En 1977 : Extension de l'expérience à 45 circuits de primaire
DORDOGNE (24)	- Maternelle (dès qu'un enfant de moins de 3 ans est transporté)	à la charge des A.O.2 - poursuite de la formation des accompagnateurs payée par le conseil général (54 en 1996).
DOUBS (25)	- Maternelle (1 enfant de - de 5 ans)	à la charge des A.O.2
EURE (27)	- Maternelle	à la charge des A.O.2
GARD (30)	- Depuis 1994/95 : Maternelle	à la charge des A.O.2
HTE-GARONNE (31)	- Depuis 1990 : dès qu'un enfant de - de 6 ans est transporté dans un véhicule de + de 10 places.	à la charge des A.O.2 Convention signée avec 180 A.O.2. - Réalisation d'un guide de l'accompagnement
GERS (32)	- Obligatoire dans les véhicules de + de 9 places dès qu'un enfant de - de 4 ans est transporté	à la charge des communes.
HÉRAULT (34)	- cars de + de 35 places. Enfants primaires et maternelle (R.P.)	à la charge des communes.
ILLE-ET-VILAINE (35)	- Maternelle (- de 5 ans)	à la charge des A.O.2
INDRE (36)	- Maternelle	à la charge des A.O.2 qui, d'eux-mêmes, ont prévu des accompagnateurs pour les primaires.
ISÈRE (38)	- Depuis 1986 : dès que 2 enfants de - de 5 ans sont transportés (âge minimum : 3 ans) - pour circuits difficiles	à la charge des A.O.2 + cycle de formation financé par le CG. projet d'embauche de 15 emplois-jeunes.
DÉPARTEMENTS	CONDITIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
LOIRE (42)	- Maternelle (- de 3 ans)	à la charge des A.O.2. (Formation à la charge du C. Gal)
LOT (46)	- à partir de 4 enfants de maternelle	en 1995 : 760 000 F dégagés par le conseil général pour recruter 42 accompagnateurs.
MEURTHE-et-MOSELLE (54)	- Maternelle de - de 3 ans	à la charge des A.O.2
MOSELLE (57)	- Depuis 1987 : maternelle	à la charge des communes, syndicats de communes etc...
OISE (60)	- Maternelle et primaire (regroupements pédagogiques) - autres niveaux	recrutement par les communes - financement par subvention du département à hauteur de 40 % 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 + 4 emplois-jeunes pour les circuits difficiles	à la charge des A.O.2 - charte des accompagnateurs
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)	Participation financière du conseil général à la formation
HAUTE-SAVOIE (74)	- Depuis 1991, + 30 % effectif « maternel »	à la charge des A.O.2
TARN (81)	- Depuis 1994/95 : maternelle et primaire	à l'étude (évaluation du coût annuel : 1 150 000 F pour 80 accompagnateurs)
TERRITOIRE de BELFORT (90)	- Depuis 1990 : 1 enfant de - de 6 ans	à la charge des A.O.2
VAR (83)	- Depuis 1993/94 : Maternelle	à la charge des A.O.2
VAUCLUSE (84)	- Enfants de - de 5 ans	à la charge des A.O.2

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	- Lignes interurbains (quel que soit	Expérience dès sept. 97 d'accompagnateurs recrutés par

(41)	l'âge)	des transporteurs (participation financière du département de 50 %) 5 emplois-jeunes
LOIRE-ATLANTIQUE (44)	- Secondaires	Expérience en 1997 : 10 emplois avec formation + permis D 1998-1999 : 30 embauches
MARNE (51)	- Maternelle	Participation du département à hauteur de 70 % d'un taux fixe (limite : 2 heures)
MEUSE (55)	- 1 enfant de maternelle	Remboursement par le département de 80 % des frais de surveillance
NIÈVRE	- Maternelle	Financement à l'initiative des A.O. 2 (45 % des circuits)
RHÔNE (69)		Aide du conseil général
SARTHE (72)	- Maternelle et primaire dans regroupement pédagogique	Prise en charge par le conseil général de 80 % des salaires des accompagnateurs recrutés par les SIVOS (300 000 F. par an)
SEINE-et- MARNE (77)	- Maternelle et primaire dans regroupement pédagogique (au moins 5 enfants transportés)	Prise en charge d'une partie du salaire par le département sur la base du SMIC
VENDÉE (85)	- Maternelle	Financement assuré à parité familles/communes. Subvention annuelle du conseil général de 50 000 F pour la formation de ce personnel
HAUTE-VIENNE (87)	- Maternelle et Primaire	Encouragement financier du département en faveur des A.O. 2 qui créent des emplois-jeunes
VOSGES (88)	- Primaire et maternelle	Autorisation de transport gratuite par département
YONNE (89)		Financement à 50 % des accompagnateurs recrutés par A.O. 2

ANNEXE VII

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

(BO E.N. n° 29 – 16 juillet 1998)

Texte adressé aux préfets de région ; aux recteurs d'académie ; aux préfets ; aux inspecteurs et inspectrices d'académie, directeurs et directrices des services départementaux de l'éducation nationale

□ La manière dont un enfant met à profit son temps en dehors des heures de classe est importante pour sa réussite scolaire, l'épanouissement de sa personnalité et son apprentissage de la vie sociale. Il convient donc de prévoir - en particulier pour ceux qui ont le plus de difficultés à accéder aux différentes formes de culture - une organisation de ce temps propre à favoriser leur développement harmonieux.

L'enfant ou l'adolescent tirera d'autant mieux parti de son temps scolaire et de son temps libre que ceux-ci seront mieux articulés et équilibrés. Le désir de connaître et d'être ensemble se nourrit volontiers d'activités culturelles, sportives ou ludiques, menées dans le cadre du temps libre, qui peuvent être l'occasion pour chaque enfant de se découvrir des talents et contribuer à la réussite de sa scolarité. La fatigue, le désœuvrement, l'offre d'activités trop éparpillées ou trop coûteuses, sont autant d'obstacles à l'égalité d'accès de tous au savoir, à la culture, au sport.

Face à ce véritable enjeu de société, l'État a la volonté de mobiliser tous les partenaires qui, à divers titres, sont responsables de l'éducation et des jeunes : les administrations et les établissements de l'État (éducation nationale, culture, jeunesse et sports, ville), les collectivités territoriales, les associations, en particulier sportives, culturelles et éducatives, les organismes à vocation sociale (CAF, FAS) et naturellement les familles. Tous ceux et celles qui ont en charge, à un titre ou à un autre, la formation des enfants et des adolescents, ont vocation à participer à la définition d'un projet éducatif qui, en respectant la diversité des rythmes de vie et d'apprentissage et des centres d'intérêt, favorise leur accès à la diversité des connaissances, des lieux de savoir et des pratiques. Ils devront s'engager à coordonner leurs moyens et mettre en commun leurs compétences pour élaborer des contrats éducatifs locaux.

La présente note a pour objet d'encourager les activités offertes aux enfants et aux adolescents en dehors des heures scolaires.

I - Le projet éducatif local

1.1. Le public visé

Sont concernés par ces projets les enfants et adolescents scolarisés à l'école maternelle et élémentaire et au collège. Ces projets pourront être proposés sur l'ensemble du territoire, mais devront être élaborés en priorité dans les zones sensibles et en difficulté urbaines et rurales. On veillera à ce qu'ils puissent concerner des secteurs géographiques aussi larges et cohérents que possible (communes, groupements de communes, arrondissements ou quartiers de grandes villes), afin d'éviter les disparités parfois observées et de renforcer le lien social.

1.2. L'aménagement des différents temps

La politique d'aménagement des temps et des activités de l'enfant implique une réflexion globale sur l'équilibre entre temps scolaire, périscolaire et extra-scolaire. En dehors du temps des apprentissages scolaires, qui relève de la responsabilité de l'éducation nationale, on peut en effet distinguer deux temps pour l'organisation d'activités :

- le temps périscolaire, immédiatement avant ou après l'école, c'est à dire :

- le temps du transport scolaire,
- la période d'accueil avant la classe,
- le temps de la restauration à l'école,
- après la classe, les études surveillées, l'accompagnement scolaire, les activités culturelles ou sportives,
- le mercredi après-midi ;

- le temps extra-scolaire situé en soirée, le mercredi lorsqu'il n'y a pas classe, en fin de semaine et pendant les vacances.

Le contrat éducatif local a vocation à fixer l'organisation des activités périscolaires et à indiquer le cadre juridique dans lequel elles s'inscrivent. Il inclut aussi, autant que possible, les activités extra-scolaires organisées par les collectivités territoriales, des associations ou par d'autres intervenants, notamment les structures artistiques et culturelles relevant du ministère de la culture et de la communication, les services des ministères de la jeunesse et des sports et de la ville. Les personnels de l'éducation nationale pourront s'y associer, par exemple dans le cadre des opérations « Ecole ouverte ».

La mise en cohérence des activités de l'enfant durant ces différents temps suppose une articulation entre le projet éducatif local et les projets des écoles et des collèges de son secteur d'application, ce que permet le contrat éducatif local.

1.3. Les activités

Les activités proposées aux enfants et aux jeunes visent, en particulier, à compenser les inégalités qui subsistent encore dans l'accès à la culture et aux savoirs et qui se creusent souvent pendant les temps où ils ne sont pris en charge ni par l'école, ni par leur famille. Ces activités, dont la conception et la mise en oeuvre relèvent de la responsabilité des partenaires locaux, respecteront quelques principes et préalables essentiels :

- éviter la dispersion des activités tout en consacrant à chacune d'elle un temps suffisant de pratique et en envisageant une progression de ces activités ;
- vérifier la qualification des intervenants, conformément à la réglementation en vigueur ;
- encourager l'implication des enfants et des jeunes en les aidant à élaborer des projets ;
- être vigilant sur la place des temps de repos et de jeux et des activités plus spontanées qui ponctuent et enrichissent la journée afin d'éviter tout effet d'accumulation ;
- associer étroitement les parents à la mise en place des projets et à leur réalisation.

Ces activités par ailleurs pourront répondre aux objectifs suivants, entre autres :

- le développement de l'inventivité, des aptitudes logiques notamment par la pratique de jeux individuels et collectifs ;
- le développement de la curiosité et de l'esprit scientifique par l'expérimentation ;
- l'aptitude à la communication, en particulier par l'utilisation des technologies de l'information et de la communication ;
- la connaissance de son corps et sa maîtrise par diverses activités physiques et sportives et d'éducation à la santé ;
- le développement de la sensibilité, de la curiosité et de la créativité par l'accès aux pratiques artistiques et culturelles ;
- l'amélioration des résultats scolaires grâce à des actions respectant les principes de la Charte de l'accompagnement scolaire l'apprentissage de la vie collective et de la citoyenneté.

II - Mise en œuvre du contrat éducatif local

2.1. L'appel à projets

Dans chaque département, les administrations de l'Etat concernées par la mise en oeuvre de ce dispositif se constitueront en groupe de pilotage et devront, sous la responsabilité conjointe du préfet et de l'inspecteur d'académie, sensibiliser les partenaires et travailler en concertation, notamment avec les organismes et collectivités susceptibles de participer au financement de ces opérations, afin :

- d'élaborer une stratégie d'intervention à partir d'un diagnostic commun, prenant en considération l'existence de projets déjà contractualisés (CARVEJ, sites pilotes ...) ;
- de déterminer conjointement les objectifs, les stratégies de la politique départementale, les critères de validation des projets qu'elles feront connaître ;
- d'établir un document fixant les modalités et les échéances ;
- de mettre en place une information commune et adaptée auprès des collectivités territoriales et des partenaires.

Un appel à projets est adressé à tous les partenaires susceptibles de s'engager dans un contrat éducatif local : services et établissements de l'Etat, collectivités territoriales, associations.

Cet appel à projets s'accompagne d'un cahier des charges, élaboré par le groupe de pilotage, qui doit rester suffisamment souple pour permettre aux initiatives locales de se développer librement.

2.2. L'élaboration du projet au plan local

En réponse à cet appel, l'initiative peut être prise par l'un quelconque des partenaires intéressés. Afin de pouvoir mettre en place les collaborations nécessaires sur le territoire retenu, un groupe local de pilotage est formé, composé des partenaires locaux et animé par le ou les maire(s) et des représentants des services déconcentrés.

Il lui appartient de désigner un coordonnateur, d'élaborer le projet de contrat éducatif local et d'en assurer le pilotage et le suivi.

2.3. La validation du projet au plan départemental

Le groupe départemental pilotage examine chacun des projets locaux, s'assure qu'ils ont bien recueilli l'assentiment de tous les partenaires et valide ceux qui feront l'objet d'un contrat éducatif local.

2.4. Le contrat

Le contrat éducatif local associe toutes les parties prenantes au projet. Prévu pour une durée de trois ans renouvelables, il est signé entre l'Etat, la (ou les) collectivité(s) locale(s) et, s'il y a lieu, les EPLE et les associations concernés. Il peut être complété ou adapté chaque année par avenant.

Sont notamment précisés dans le contrat la localisation des activités proposées, (soit dans les locaux scolaires, soit à l'extérieur) et le ou les responsable(s) de l'organisation de ces activités : ce peut être, selon le cas, une collectivité territoriale, l'EPLE ou une association. Sont précisées également les conditions dans lesquelles des personnels employés par les EPLE, notamment les aides éducateurs, peuvent être mis à disposition du responsable et les personnels de l'Etat peuvent concourir à ces activités.

Les locaux scolaires seront ouverts au maximum pour accueillir les enfants et adolescents au cours des activités péri-scolaires prévues par le contrat éducatif local. Ce contrat comporte, autant que de besoin, autorisation d'utiliser les locaux scolaires conformément aux dispositions des circulaires du 22 mars 1985 et du 15 octobre 1993, prises en application de l'article 25 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983. Préalablement à la signature du contrat

éducatif local, d'une part le conseil d'école ou le conseil d'administration, selon le cas, doit être consulté pour avis, d'autre part le maire doit obtenir l'accord de la collectivité propriétaire ou attributaire des bâtiments.

Le contrat éducatif local a vocation à intégrer les contrats d'aménagement des rythmes de vie des enfants et des jeunes (ARVEJ) dans des conditions et à un rythme définis par le groupe départemental de pilotage et les dispositifs d'accompagnement scolaire Animations éducatives périscolaires (AEPS), Réseaux solidarité école (RSE), Contrats locaux d'accompagnement scolaire (CLAS), ainsi que les actions d'accompagnement scolaire financées dans le cadre des contrats de ville. D'autre part, la cohérence avec les contrats " temps libre " des caisses d'allocations familiales sera recherchée.

III - Moyens et financement

Chaque projet retenu pourra bénéficier des moyens et des financements de l'État. Le ministère de l'éducation nationale offrira le concours des personnels enseignants volontaires, ainsi que des aides éducateurs employés dans les écoles et les collèges dans le cadre des dispositions de la circulaire régissant leurs conditions d'emplois : dans ce dernier cas, une convention relative à l'exercice des fonctions d'aide éducateur en dehors du temps scolaire sera signée entre l'employeur et la collectivité locale ou l'association organisatrice des activités. En outre, une partie des crédits pédagogiques déconcentrés pourra être engagée dans ce dispositif.

Le ministère de la jeunesse et des sports y consacrerait les compétences de ses personnels, notamment pour l'accompagnement des projets, et les crédits incitatifs accordés aujourd'hui aux contrats ARVEJ, aux sites-pilotes et à divers autres contrats locaux. Le ministère de la culture mobiliserait l'ensemble de ses structures et participerait au financement de certains projets. Le ministre délégué à la ville apportera son soutien financier à ces projets en fonction de ses compétences.

Les autres contributeurs seront les collectivités locales qui apporteront des personnels compétents, des équipements, des moyens financiers, le cas échéant les caisses d'allocations familiales, le fonds d'action sociale pour les travailleurs immigrés et leur famille et des départements ministériels concernés par des activités spécifiques (agriculture, industrie, environnement...). Tous les financements devront être identifiés dans le projet de budget. On veillera à ce qu'aucun enfant ne soit écarté, pour des raisons économiques, des activités proposées, l'objectif étant de tendre vers la gratuité.

IV - Suivi et évaluation

Pour atteindre une pleine efficacité, ce dispositif doit être suivi et évalué au plus près du terrain, aux plans local et départemental. Au niveau du département, le groupe de pilotage s'adjoindra le concours d'élus, de re-

présentants des enseignants et des parents d'élèves et de toutes les personnes-ressources concernées (notamment des représentants des associations sportives, culturelles et éducatives et des organismes à vocation sociale) pour assurer le pilotage, le suivi et l'évaluation du dispositif. Par ailleurs, au plan national, un groupe de suivi interministériel ouvert aux différents partenaires évaluera la validité et l'efficacité du dispositif, en liaison avec les groupes de pilotage départementaux. Il dressera un bilan annuel.

V - Calendrier

Certaines actions pourront débiter dans le courant de l'année scolaire 1998-1999 en fonction des délais nécessaires à l'élaboration du projet local et à l'évolution des contrats en cours.

VI – Conclusion

L'aménagement des temps et des activités de l'enfant constitue un enjeu de société important. Les principes et les objectifs énoncés dans cette circulaire traduisent la volonté du gouvernement de promouvoir la

réussite et l'épanouissement des enfants et des jeunes, en particulier des plus défavorisés d'entre eux, et de franchir une étape supplémentaire dans la cohérence de l'action publique. Les contrats éducatifs locaux constitueront ainsi un moyen privilégié pour contribuer à garantir l'égal accès des enfants et des jeunes aux savoirs, à la culture et au sport dans toutes leurs dimensions.

(Les dispositions prévues par la circulaire n° 95-243 EN et n° 95-179 JS du 31 octobre 1995 seront abrogées à compter du 1er septembre 1999).

La ministre déléguée chargée de l'enseignement scolaire
Ségolène ROYAL

La ministre de la jeunesse et des sports
Marie-George BUFFET

La ministre de la culture et de la communication
Catherine TRAUTMANN

Le ministre délégué à la ville
Claude BARTOLONE

ANNEXE VIII

ADRESSES DES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES ET ORGANISMES CITÉS

Téléphone

A.N.A.T.E.E.P.

8, rue Edouard Lockroy - 75011 PARIS

01 43 57 42 86

A.P.C.G.	6, rue Duguay Trouin - 75006 PARIS	01 45 49 60 20
F.N.T.V.	106, rue d'Amsterdam - 75009 PARIS	01 40 82 62 72
Prévention Routière	6, avenue Hoche - 75360 PARIS cedex 08	01 44 15 27 00
D.S.C.R.	Ministère de l'équipement, des transports et du logement - 92055 PARIS - La Défense Cedex 04	01 40 81 21 22
D.T.T.	Ministère de l'équipement, des transports et du logement - 92055 PARIS – La Défense Cedex 04	01 40 81 21 22
C.E.R.T.U.	9, rue Juliette Récamier 69456 - LYON Cedex 06	04 72 74 58 00
A.F.T.	46, avenue de Villiers - 75017 PARIS	01 42 12 50 50

