

Rapport du groupe de travail

sur

la sécurité aux points d'arrêt scolaires

Président :

M. André LARDEUX

Sénateur de Maine et Loire

Mai 2004

Rapporteur :

Mme Christine MURRET- LABARTHE

chargée de mission au CNT

SECURITE AUX POINTS D'ARRET

SOMMAIRE

SYNTHESE.....	5
INTRODUCTION	7
I – DONNEES : LA REALITE DU RISQUE AU POINT D'ARRET.....	7
A – Origine de la saisine	7
B - Dans un contexte de sécurité globalement satisfaisant, les risques aux points d'arrêt demeurent.....	8
C - Rappel des travaux du CNT	10
2- LES TRAVAUX DU GROUPE : UNE DEMARCHE D'INCITATION ET DE RECOMMANDATIONS	12
A - Faut-il et peut-on définir des zones de responsabilités ?	12
B – Connaître l'état de la réglementation.....	14
C- Recenser les initiatives relatives aux points d'arrêt en cours ou envisagées	18
D – Mutualiser ces données et établir un « corpus de recommandations méthodologiques ».	22
E – En parallèle, continuer à développer d'autres actions, tant au niveau national que local .	24
CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS.....	28
ANNEXES	31
ANNEXE I – SAISINE du CNT par M. Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.....	31
ANNEXE II : ARRET DE LA COUR DE CASSATION - 6 avril 2004	33
ANNEXE III : ACCIDENTOLOGIE (CNT – INRETS).....	37
ANNEXE IV : EXPLOITATION DU QUESTIONNAIRE ADF/GART	41
ANNEXE V : QUELQUES EXEMPLES D'INITIATIVES.....	49
ANNEXE VI : TRIPTYQUE EDITE PAR L'ANATEEP A L'INTENTION DES PARENTS	63
ANNEXE VII : COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL.....	65

**Les travaux du CNT, rapports et avis,
sont disponibles sur le site internet :
www.cnt.fr**

SYNTHESE

Sur saisine du secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer, M. Dominique BUSSEREAU, fin août 2003, un groupe de travail a été constitué au CNT pour mener une réflexion sur la sécurité aux points d'arrêt scolaires.

Présidé par le sénateur André LARDEUX (Maine et Loire), il a réuni des membres du groupe permanent sur la sécurité des transports d'enfants du CNT auxquels se sont joints des personnes concernées, notamment des représentants des collectivités locales, responsables de transport.

I - le groupe a délibérément inscrit sa réflexion sur l'aménagement des points d'arrêt dans une démarche d'incitation et de recommandation.

Il a rassemblé les différentes données disponibles

1 - Il a analysé les données accidentologiques connues grâce aux travaux du CNT
Celles-ci confirment le risque persistant d'accident grave au point d'arrêt.

2 - Il a tenu à répondre à la question qui lui a été posée d'emblée : faut-il et peut-on définir des zones de responsabilité ?

Il a estimé que ce serait inopportun : le transport scolaire constitue une chaîne ; circonscrire la responsabilité à tel moment, à tel endroit, à tel acteur aboutirait à démobiliser les autres partenaires et compromettre la cohérence des actions de sécurité qui doivent s'exercer en partenariat d'un bout à l'autre. De plus ce serait très difficile car un accident est le plus souvent multifactoriel et la jurisprudence conclut en général à un partage de responsabilités.

Selon la même logique, il a considéré que la politique de la sécurité des transports scolaires était un tout dont l'aménagement des points d'arrêt n'est qu'un volet.

3 - Il a ensuite fait le point de l'état de la réglementation (code de la route et code de la voirie routière).

Le groupe a estimé qu'il n'y avait pas matière à alourdir la réglementation, ce qui augmenterait les coûts en équipements et en moyens de contrôle. De plus ce carcan supplémentaire inciterait à réduire le nombre de points d'arrêt et à reporter le risque sur le cheminement d'approche.

Cependant il faudra s'assurer que la multiplication des initiatives des acteurs locaux, certes à encourager, n'entraîne pas une disparité des solutions d'aménagement qui compromette, à terme, la lisibilité de la route au plan national et donc la sécurité routière.

Les départements ont, par ailleurs, signalé que, dans certains cas, des contradictions peuvent se présenter entre certaines dispositions du Code de la Route et les exigences de sécurité du transport en commun.

4 - Il a dressé l'inventaire des initiatives en cours relatives aux points d'arrêt.

Il a pris connaissance de la démarche de l'Orne qui s'est doté d'un outil méthodologique approfondi qui définit des règles de sécurité minima applicables sur le terrain au moment de la création ou de l'aménagement des points d'arrêt.

Il a recensé les autres initiatives en cours ou projetées en lançant, grâce à l'ADF et au GART, un sondage auprès des autorités organisatrices. Le fort taux de réponse (80% des départements) montre la sensibilisation à cette question et la forte attente d'échanges d'expériences, de conseil et d'expertise.

Il a décidé qu'il fallait mutualiser les expériences et établir un « corpus » de recommandations

1 - Il a jugé nécessaire de faire bénéficier les collectivités locales du travail effectué par l'Orne, grâce à l'accord des élus de ce département.¹

Certes, cette méthodologie n'est pas transposable partout en l'état ; elle doit être considérée comme une aide à l'implantation d'aire d'arrêt et ne comporte aucun caractère juridique quant à sa mise en application sur le terrain.

¹ ce document est téléchargeable sur le site du CNT : www.cnt.fr, dans le dossier : « Sécurité des transports de voyageurs »

2 - Il a étudié comment établir un « corpus » de recommandations méthodologiques qui réponde à la demande des collectivités locales et permette de maintenir une cohérence au niveau national qui assure la lisibilité de la route, élément de sécurité routière.

Pour cela, il a été décidé de recourir à l'expertise des organismes compétents et d'expérience au niveau national, le CERTU et le SETRA. En 1995 un premier guide avait été élaboré à la demande du CNT : « *Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt* ».

Il est donc proposé de « remettre sur le métier » cet ouvrage du CERTU (réalisé avec l'ANATEEP) afin de le compléter par une analyse des différentes expériences menées depuis, les enseignements à en tirer et également par un volet méthodologique pour le diagnostic de sécurité des points d'arrêt .

II - Mais, comme il l'a affirmé dès le départ, le groupe insiste sur la nécessité pour chaque collectivité d'intégrer cette action d'aménagement dans une politique globale de la sécurité des transports scolaires, conformément à la ligne d'action du groupe permanent du CNT sur la sécurité des transports d'enfants

La mobilisation de chacun des acteurs au niveau national comme au niveau local doit être rappelée .

Cela suppose des actions conduites par :

- l'éducation nationale
 - éducation à la sécurité routière, mais aussi coordination au niveau local avec les responsables des transports scolaires en application de la circulaire de 1995, texte dont l'application mérite d'être évaluée .
- les autorités organisatrices
- les transporteurs (visibilité des véhicules, formation du personnel)
- les associations.

Ces actions doivent être orientées vers :

- les enfants (campagnes de sensibilisation)
- les parents qui ont le droit d'être informés mais qui ont aussi des devoirs (rappel de leur responsabilité de parents)
- les conducteurs qui doivent respecter les arrêts et qui sont à même de signaler les points dangereux.
- les accompagnateurs, dont il convient de souligner l'importance.
- les autres usagers de la route : campagnes locales et éventuellement campagne nationale (ex : mise en scène d'un car scolaire dans un message sur la vitesse).
- et toute personne concernée par le fonctionnement de la route (force de l'ordre, personnel d'entretien de la voirie ...)

Le suivi de cette politique doit être assuré par le groupe permanent du CNT, dans le cadre de son rapport annuel :

Il va retrouver les moyens de poursuivre ses études d'accidentologie :

L'arrêté du Garde des Sceaux l'habilitant à recevoir communication des procédures en cours a été signé le 3 mai dernier.

Ainsi il continuera à :

- offrir un lieu de concertation entre l'ensemble des partenaires :
 - l'expérience a prouvé qu'une mesure élaborée en concertation est d'autant mieux acceptée ;
- développer son rôle en matière de remontée d'information et d'échange d'expériences, en liaison avec les autorités organisatrices.
 - Les travaux sur les points d'arrêt ont révélé une grande attente des uns et des autres en ce domaine
- constituer une force de propositions pour assurer la sécurité d'un mode de transport, certes « sûr », mais dont les accidents paraissent d'autant plus inacceptables que les victimes sont des enfants.
- veiller au suivi de ses recommandations tant au plan national que local.

INTRODUCTION

Le transport en autocar concerne 4 millions d'enfants par jour dont 2 millions en zone rurale. Grâce au suivi de l'accidentologie assuré ainsi depuis près de 20 ans par le CNT, on sait que ce transport présente un niveau élevé de sécurité par rapport au bilan des enfants victimes d'accidents en voiture particulière ou en deux-roues. (6 tués et 30 blessés graves en transport en commun en moyenne sur 20 ans à comparer aux chiffres de 2000 /2001 concernant les deux-roues : 225 tués et les voitures particulières : 255 tués).

Mais ce suivi met également en évidence que les accidents de transport scolaire, peu nombreux mais parmi les plus graves, se produisent au point d'arrêt.

C'est précisément pour réduire encore les risques d'accident que le Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer, Dominique BUSSEAU, a demandé au CNT de mener une réflexion sous la conduite du sénateur André LARDEUX, Président du Conseil général de Maine et Loire.

Par lettre du 31 août 2003, le Ministre demande de mettre au point un référentiel de sécurité pour l'implantation et l'équipement des points d'arrêt en transport scolaire (cf Annexe 1).

I – DONNEES : LA REALITE DU RISQUE AU POINT D'ARRET

A – Origine de la saisine

Cette saisine fait suite à la condamnation par la Cour d'Appel de CAEN (au pénal) d'un département comme personne morale, après un accident mortel.

L'accident s'est produit le 27 novembre 1995

Un arrêt d'autocar scolaire était situé sur une route départementale secondaire (RD 51 à 300 véhicules /jour) à 20 m d'une intersection avec une autre route départementale principale (RD 916 à 3000 véhicules /jour). Un « stop » implanté sur la RD 51 marquait cette intersection. Les parents qui accompagnaient leurs enfants en voiture avaient choisi de stationner sur un emplacement situé en bordure de la RD 916 de l'autre côté du carrefour, à l'opposé du « stop ».

Quand le car est arrivé à son point d'arrêt, les enfants ont traversé et se sont fait heurter par une voiture particulière, roulant à une vitesse normale (90 km/h). Elles sont décédées.

La procédure judiciaire :

L'instruction a conclu par une ordonnance de non lieu à l'encontre du président du conseil général. La chambre de l'instruction de la Cour d'appel de CAEN a confirmé les dispositions de l'ordonnance et ordonné un supplément d'enquête. Le département a été mis en examen. L'affaire a été renvoyée devant le tribunal correctionnel d'ARGENTAN qui relaxe le département.

Le procureur général près la cour d'appel de Caen a relevé appel du jugement du tribunal correctionnel.

La chambre des appels correctionnels a rendu un arrêt déclarant le conseil général de l'Orne coupable d'avoir porté atteinte involontairement à la vie et le condamnant à une amende de 5000 euros.

Dans son rapport, l'expert a indiqué :

- que le point d'arrêt n'offrait pas toutes les garanties de sécurité possibles, notamment de par l'absence d'abribus, et de signalisation adaptée sur les 2 RD précisant que cet endroit était fréquenté par des enfants ;
- qu'en l'absence d'aménagement ce point d'arrêt aurait du être supprimé ;
- que les parents ne pouvaient pas stationner ailleurs sans gêner la circulation.

Il est à noter que pour définir les responsabilités, l'expert a pris comme référence les travaux du CNT (guide à l'usage des décideurs locaux) et le guide de recommandations CERTU/ANATEEP publié en 1995.

Le 28 février 2003, le département s'est pourvu en cassation.

Le 6 avril 2004 ce jugement a été cassé. La Cour de Cassation a jugé que la Cour d'appel n'avait pas fait la distinction entre l'activité d'organisation, qu'elle estime non délégable, et l'activité d'exploitation qui, elle, l'est.

Article 121 – 2 du Code Pénal (rappel) : *Les personnes morales, à l'exclusion de l'Etat, sont responsables pénalement, selon les distinctions des articles 121-4 à 121-7, des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants. Toutefois, les collectivités territoriales et leurs groupements ne sont responsables pénalement que des infractions commises dans l'exercice d'activités susceptibles de faire l'objet de conventions de délégation de service public. La responsabilité pénale des personnes morales n'exclut pas celle des personnes physiques auteurs ou complices des mêmes faits, sous réserve des dispositions du quatrième alinéa de l'article 121-3.*

Le texte intégral de l'arrêt de la Cour de Cassation du 6 avril 2004 est reproduit en Annexe II

Ces éléments confirment l'évolution de notre société qui conduit de plus en plus souvent à une recherche en responsabilité : on constate cette tendance envers les directeurs d'école, de centres de vacances et de loisirs ou, dans un tout autre secteur, envers le personnel médical.

L'évolution récente de la jurisprudence exige une étude juridique approfondie

B - Dans un contexte de sécurité globalement satisfaisant, les risques aux points d'arrêt demeurent

Tout au long de ses travaux², cette configuration d'accident a toujours préoccupé le CNT. C'est pour cette raison que le groupe permanent a adopté une définition d'accident de transport d'enfants spécifique pour mieux en connaître les causes et les circonstances.

L'accident de transport d'enfant comprend les accidents en trajet mais aussi ceux intervenus au point d'arrêt, que l'enfant soit heurté par l'autocar - souvent à l'occasion de bousculades - ou qu'il le soit par un véhicule croisant ou dépassant le car dans les instants qui suivent ou qui précèdent la montée ou la descente des élèves.

Cette définition, appliquée par les forces de l'ordre pour identifier les accidents et faciliter les études et les réflexions du CNT, n'a jamais eu pour objectif de définir une quelconque responsabilité.

1 – Des accidents peu nombreux mais, le plus souvent, graves

On trouve trois cas de figure :

- dans le premier cas, l'accident se produit au point d'arrêt et est provoqué par un heurt avec le véhicule de transport en commun, souvent à la suite de bousculades ;
- dans les deux autres cas, l'accident intervient dans les instants qui suivent la descente ou qui précèdent la montée. L'enfant est alors heurté en traversant la chaussée :
 - soit par un véhicule croisant
 - soit par un véhicule dépassant.

En annexe III, quelques exemples d'accidents parvenus au CNT fin 2003.

N.B. : l'étude accidentologique présentée dans ce rapport n'est pas exhaustive :

une modification de la procédure de remontée des informations, tenant au respect du secret de l'instruction, a privé ces dernières années le CNT de sources statistiques complètes. Cette question vient d'être réglée par la signature le 3 mai 2004 d'un arrêté de la Chancellerie habilitant son président à recevoir communication des procédures en cours.

Néanmoins il a paru intéressant de traiter les informations disponibles fin 2003 qui donnent des précisions sur les causes et les circonstances de ces accidents.

² Les rapports du CNT SUR LA SECURITE DES TRANSPORTS D'ENFANTS sont disponibles sur le site www.cnt.fr

On peut synthétiser ces éléments disponibles ainsi (statistiques partielles en italique) :

1) Nombre d'accidents et de victimes

	Nbre d'accidents	Tués	Blessés graves (BG)	Blessés légers (BL)
1997-1998	9	1	6	5
1998-1999	13	4	8	
<i>1999 - 2000-2001</i>	<i>14</i>	<i>2</i>	<i>8</i>	<i>6</i>
<i>2001 - 2002</i>	<i>3</i>		<i>3</i>	
<i>2002 - 2003</i>	<i>5</i>		<i>5</i>	
TOTAL	44	7	30	10

Le taux de gravité (tués/100 accidents en moyenne sur les 6 années étudiées) s'établit à 15,9 (soit à un niveau très supérieur du taux de gravité pour l'ensemble des accidents de la route qui était en 2000 de 6,30, en 2002 de 4,99)

2) Circonstances

	Par un véhicule croisant	Par un véhicule dépassant	Par le véhicule de transport en commun (TC)
1997 - 1998	3BG	1BL	1T 3BG 4BL
1998-1999	3T 1BG	4BG	1T 4BG
<i>1999-2000-2001</i>	<i>1T 2BG 1BL</i>	<i>2BG 2BL</i>	<i>1T 4BG 3BL</i>
<i>2001 - 2002</i>	<i>2BG</i>		<i>1BL</i>
<i>2002-2003</i>	<i>1BG</i>	<i>2BG</i>	<i>2BG</i>
TOTAL	4T 9BG 1BL	8BG 2BL	3T 13BG 8BL

Tués : T; blessé grave : BG; blessé léger : BL

2 - Les données sont complexes :

Des acteurs multiples:

- organisateurs de transport, gestionnaires de voirie, autorités détenteurs de pouvoirs de police, transporteurs, conducteurs de cars, chefs d'établissement et enseignants, parents, accompagnateurs, autres usagers de la route ...
- et surtout : les enfants

Des victimes particulièrement vulnérables :

- enfant très jeune, de petite taille donc moins visible, aussi bien par les autres usagers de la route que par le conducteur scolaire, dont le véhicule constitue en lui-même un « masque à visibilité ».
De plus, le jeune âge favorise des insuffisances dans le prélèvement d'information sur la circulation généralement liée à la captation de l'attention par un objet (ex : un ballon), un objectif (ex : le domicile) une personne (ex : un parent)³.
- Mais également enfant plus grand, de l'âge du collège, ce qui pose la question du risque surgissant lors du passage à un univers moins protégé que celui de la petite enfance. La tendance à la surprotection par les parents en primaire empêche les enfants de faire les apprentissages indispensables pour qu'ils puissent le moment venu, à leur entrée en 6ème notamment, assurer seuls leur propre sécurité.

Des voiries dont les caractéristiques varient suivant les régions et les zones :

A l'évidence, les problèmes se posent différemment dans les pays de montagne et dans les pays de plaine, en zone rurale ou en zone urbaine.

Des points d'arrêt à vocation différente qui demandent chacun un traitement particulier :

cela peut être une aire d'embarquement devant un établissement scolaire, définitif, étendu, justifiant des équipements fixes,
ou un point d'arrêt en rase campagne, destiné à une ou deux familles pour un nombre d'années limité.

³ On se reportera aux travaux de l'INRETS, dont le rapport n°256 « SCENARIOS TYPES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DES PIETONS ET ELEMENTS POUR LEUR PREVENTION », Thierry BRENAC, Claudine NACHTERGAELE, Hélène REIGNER février 2004. (extrait en Annexe III).

En tout état de cause, des points d'arrêt nombreux :

Les chiffres fournis par les départements montent la dimension du problème posé :

5 000 points d'arrêt en Charente, 2 000 dans le Doubs, 2 500 en Savoie, 7 500 en Haute-Savoie . En Puy de Dôme : environ 500 services de SATPS, en moyenne 10 arrêts montée-descente par service, soit 5000 points d'arrêt.

En Morbihan : sur 40 circuits scolaires, on constate une moyenne de 1,9 élève /arrêt. Parmi les 7000 points d'arrêt d'Eure et Loir, 80% se trouvent au bord de route de 3 m de large, certains desservant 2 ou 3 enfants.

La jurisprudence récente, comme un renforcement des contraintes d'aménagement, pourraient inciter les autorités organisatrices à réduire le nombre de points d'arrêt. Cette tendance est déjà sensible dans certains cas, mais elle risque d'avoir deux conséquences néfastes :

- reporter le risque sur le trajet piétonnier d'approche.
- inciter les enfants et les parents à recourir à d'autres moyens de transport plus dangereux que le transport collectif (voiture particulière ou deux-roues).

Des collectivités locales aux moyens humains et financiers limités :

dans le cadre d'un budget général qui comprend déjà des priorités, comme l'action sociale, et qui va devoir assumer d'autres charges (notamment du fait du transfert d'une partie des routes nationales aux départements) elles doivent, en ce qui concerne les transports scolaires, opérer des choix (aménagement technique ou sensibilisation) et veiller à retenir en premier lieu des actions qui, pour tel budget et/ou tel temps à y consacrer, éviteront le plus d'accidents.

Le plus souvent, le jeu de pressions contradictoires :

le faible nombre d'accidents de transport scolaire conduit parfois à privilégier d'autres ouvrages et améliorations techniques que celles de points d'arrêt défaillants. Les bilans socio-économiques sur lesquels s'appuient les techniciens insistent notamment sur des hypothèses d'allocation optimale des ressources. Dans cette logique, il est plus rentable d'investir pour résorber les « points noirs » du réseau routier que de puiser dans les ressources financières de budgets qui se tendent, pour des aménagements dits « secondaires ».

Cette approche fait peu de place aux coûts éthiques, politiques et juridiques qui ne manquent pas d'apparaître dans les accidents de transport collectif, notamment lorsqu'il s'agit d'enfants.

A l'opposé, les efforts des collectivités locales pour améliorer la sécurité en choisissant l'implantation la plus sécuritaire sont parfois compromis par les pressions des familles ou des élus locaux qui sont les premiers à réclamer plus de sécurité pour les enfants mais, quand leur cas particulier est en cause, privilégient le confort et militent pour créer ou maintenir un arrêt au plus près du domicile. Un arrêt n'a pas à être maintenu au seul motif qu'il existe depuis longtemps.

Cette pression rend nécessaire de disposer d'éléments pour permettre d'y faire face :

- tout d'abord un inventaire des interdits réglementaires existants.
- ensuite une méthodologie d'implantation et d'aménagement.

C - Rappel des travaux du CNT

Depuis 1982, tous les ans, le groupe de travail permanent du CNT, composé de l'ensemble des partenaires du transport scolaire, analyse les accidents et élabore des recommandations qui sont publiées et portées à la connaissance des ministres concernés : Transports, Défense nationale, Intérieur, Education nationale et jeunesse, Agriculture et de tous les acteurs impliqués.

Il est également à l'origine de deux ouvrages de référence :

1- En 1990 le CNT a élaboré un « guide à l'usage des décideurs locaux, et de leurs partenaires en matière de sécurité des transports scolaires ».

Publié aux JO avec l'arrêté du 2 juillet 1982 (brochure J.O. N° 1523), actualisé en 2000, ce document fait une large part à la prévention des accidents au point d'arrêt.

(extrait du Guide)

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

La participation active du personnel relevant des établissements d'enseignement desservis doit être recherchée, même si sa responsabilité n'est engagée en droit qu'à l'intérieur de l'enceinte scolaire. Si les élèves montent dans l'autocar devant l'établissement, les chefs d'établissement et les directeurs doivent veiller à ce que l'embarquement s'effectue dans l'ordre, première condition de sécurité (circulaires du 9 novembre 1973 et du 13 juin 1979).

D'une manière générale, l'organisateur doit s'attacher à faire assurer une surveillance aux points de rassemblement des élèves et aux points d'arrêts prévus par l'itinéraire, en recourant à des solutions adaptées aux situations locales. La participation du personnel communal, celle des polices municipales peut être relayée utilement par l'appel à des personnes volontaires, bénévoles ou rémunérées.

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

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

Parmi les accidents analysés dans le cadre du programme Réagir, un exemple caractéristique illustre le bien-fondé de cette recommandation :

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

La remise de l'enfant aux enseignants, à l'école et vice-versa doit remplir des règles précises et constantes : les enfants doivent être remis à l'arrivée dans l'établissement par les parents ou les personnes qui les accompagnent et doivent être repris au départ de l'établissement par les parents ou par toute autre personne nommément désignée par eux par écrit et présentée par eux au directeur (circulaire du 9 janvier 1986 et circulaire n°97-178 du 18 septembre 1997 EN). Il importe que cette règle soit systématiquement appliquée pour les enfants d'âge pré-scolaire empruntant un service de transport en commun, l'accompagnateur devant être habilité par les parents et le directeur à assurer la prise en charge des enfants.

Pour cette catégorie d'enfants la surveillance doit être assurée par un personnel compétent et spécialement recruté à cet effet, qu'il ait ou non la qualité de salarié. »

2- Le Guide CERTU/ANATEEP « Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt – méthodologie et recommandations »

A la demande du CNT, en 1995, le CERTU et l'ANATEEP, à partir notamment des travaux du SETRA, ont élaboré un guide de méthodologie et de recommandations pour la construction et l'aménagement de points d'arrêt.

Comme l'indique André DOGUET (« président-fondateur » du groupe de travail permanent du CNT) dans l'introduction de cet ouvrage : « ...les points d'attente et les aires d'embarquement et de débarquement des élèves constituent un des maillons fragiles de la chaîne sécuritaire des transports ». Soulignant la variété des situations : la ville, la rase campagne, le rassemblement des grands établissements qui imposent autant d'approche différentes, M. DOGUET rappelle « la multiplicité des acteurs et le partage des compétences qui sont des facteurs de dilution des responsabilités : organisateurs, transporteurs, chefs d'établissement, responsables de la voirie, titulaires des pouvoirs de police ...et naturellement les élèves et leurs parents ».

Il convient également de ne pas oublier les autres usagers de la route (automobilistes, conducteurs de poids-lourds, d'engins agricoles...).

Ce document élaboré à l'intention des décideurs et des aménageurs locaux, comporte des données concernant l'accidentologie, ainsi que les principes réglementaires et techniques d'aménagement des points d'arrêt et des aires d'embarquement. Il fait également le point des responsabilités en cas d'accident sur la base de la jurisprudence disponible à l'époque.

A sa sortie il a rencontré un grand succès parmi les décideurs locaux. L'objectif était bien de mettre à la disposition des autorités locales un outil pratique d'aide à l'aménagement et de faire le « corpus » de toutes les instructions techniques et réglementaires. En effet beaucoup avait été fait en urbain, ce qui n'était pas le cas en interurbain. L'idée était de proposer un certain nombre de principes pour les organisateurs et les gestionnaires de voirie. En aucun cas, il a été question d'établir un document de référence pour établir des responsabilités et ainsi aboutir à condamner tel ou tel acteur.

En l'état actuel, le guide donne déjà une somme de renseignements sur les aménagements proprement dits. Mais l'évolution intervenue depuis son élaboration fait que les aspects de méthodologie mériteraient d'être davantage développés, et plus particulièrement le diagnostic « sécurité » des points d'arrêts existants, notamment à la lumière de l'expérience menée dans l'Orne, dont il sera question plus loin. Depuis plusieurs années, le groupe de travail du CNT sur la sécurité des transports d'enfants demande une actualisation du Guide qui fasse état des initiatives et des méthodes de travail expérimentées par les collectivités locales.

Ce guide avait été accompagné à l'époque par un ouvrage mis au point par le CERTU en collaboration avec la DTT et le CDIA (Centre de documentation et d'information de l'Assurance) intitulé « **Responsabilités et assurances dans le transport des scolaires** » (novembre 1995) ».

Ce document comporte une analyse de la jurisprudence qui fait apparaître :

«... qu'en cas d'accident au point d'arrêt les responsabilités engagées peuvent être multiples et imbriquées. En tant que responsables de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires, la responsabilité des autorités organisatrices de transport peut être recherchée, soit que la faute invoquée puisse être imputée à l'organisation du service, soit qu'elles n'aient pas pris les mesures nécessaires pour assurer le bon fonctionnement des services, en particulier en matière de surveillance. Cette compétence ne peut être totalement déléguée à une AO2 bien que, dans ce cas, le délégataire reste en priorité responsable. »

L'ensemble de ces documents a montré son utilité.

Toutefois l'évolution de la réglementation et de la jurisprudence rend nécessaire leur actualisation.

2- LES TRAVAUX DU GROUPE : UNE DEMARCHE D'INCITATION ET DE RECOMMANDATIONS

Comme l'a demandé le ministre, un groupe de travail, dont la présidence a été confiée à M. André LARDEUX, sénateur de Maine et Loire, a été constitué au CNT. M. LARDEUX a souhaité faire appel aux membres concernés du groupe de travail permanent sur la sécurité des transports d'enfants (ministères compétents, forces de l'ordre, transporteurs, salariés, associations..) et il a voulu également donner une large part aux représentants des départements afin de bénéficier de leur expérience de terrain (cf composition en annexe VI).

Six réunions se sont tenues entre octobre 2003 et mai 2004.

D'emblée, le groupe s'est posé deux questions :

A - Faut-il et peut-on définir des zones de responsabilités ?

Cette question, qui ne fait pas l'objet de la saisine, s'est toutefois posée dès la première réunion du groupe.

Il y a été répondu par la négative pour plusieurs raisons .

Le transport scolaire constitue une chaîne : circonscrire la responsabilité à tel moment, à tel endroit, à tel acteur aboutirait à démobiliser les autres partenaires et compromettre la cohérence des actions de sécurité qui doivent s'exercer en partenariat d'un bout à l'autre.

Et si on persistait dans cette voie, on se heurterait rapidement à des difficultés : on évoque la délimitation temporelle « dans les instants qui suivent la montée ou la descente du car » mais que se passe-t-il quand il y a rupture de charge et attente d'un autre mode de transport scolaire ?

L'organisation des transports scolaires incombe à l'autorité organisatrice qui a une obligation de moyens. Suite à l'arrêt FAIX le commissaire du gouvernement avait conclu : *le département doit veiller à ce que soient prises les mesures indispensables à la sécurité des élèves depuis la montée dans le car jusqu'à l'arrivée au collège (points d'arrêt, horaires etc...)*. La bonne exécution du contrat de transport concerne le transporteur. La jurisprudence estime que le transporteur a une obligation de résultat pendant la période d'exécution du contrat de transport définie « à partir du moment où le voyageur commence à monter dans le véhicule et jusqu'au moment où il achève d'en descendre » (arrêt cour de cassation du 1^{er} juillet 1969).

Force est de constater que l'Education nationale a su délimiter sa responsabilité aux portes de l'établissement. Les enfants de moins de 6 ans doivent être remis à l'instituteur et recherchés par les parents ou une personne habilitée.

En fait l'étude de la jurisprudence montre que les responsabilités sont tellement imbriquées qu'il est souvent opté pour un partage.

D'autant plus que le schéma n'est pas toujours aussi simple : le gestionnaire de voirie peut être le département mais il arrive souvent qu'un département organisateur ait affaire à plusieurs gestionnaires de voirie. Une autorité organisatrice peut également être transporteur (régie). Un établissement scolaire peut être propriétaire de cars et transporteur...

Il convient de rappeler la responsabilité des parents. Ceux-ci restent responsables de leurs enfants y compris durant le transport (cf jurisprudence en cas de chahut dans le car). Malgré ce que certains parents pensent, ils restent responsables sur le trajet domicile/école comme les mêmes parents semblent parfaitement l'admettre sur les trajets domicile/centres d'activité de sports ou de loisirs.

Première observation préliminaire du groupe :

il n'est ni opportun, ni possible de délimiter des zones (spatiales ou temporelles) de responsabilités de tel ou tel acteur, ce que la jurisprudence confirme en concluant le plus souvent à un partage .

Puis le groupe a rapidement dégagé trois priorités :

1 - Bien connaître les « limites de l'épuration », ce qui permettra également d'être mieux armé pour résister aux pressions locales éventuelles.

Que permet ou interdit la réglementation existante en matière de circulation, de stationnement et d'aménagement de voirie ?

2 - Répondre à la demande du Ministre qui est de mettre au point un référentiel de sécurité.

Sachant que l'on dispose d'un ouvrage de départ qui est le guide du CERTU et de l'ANATEEP cité plus haut, il s'agit de faire le point des initiatives menées dans les départements tant sur le plan méthodologique que concret, faciliter les échanges d'expériences et mettre au point un « corpus » de recommandations pour l'approche méthodologique de diagnostic de sécurité.

3- Faire valoir que cette politique d'aménagements techniques est nécessaire mais non suffisante :

La politique de la sécurité des transports scolaires est un tout dont les mesures techniques ne constituent qu'un volet. Toute initiative d'ordre matériel, comme l'aménagement des points d'arrêt ou le rajeunissement du parc n'a de sens que si elle s'accompagne d'actions pour impliquer les différents acteurs et agir sur leur comportement, que ce soit la sensibilisation des parents, des enfants et des autres usagers de la route mais aussi des principaux acteurs « institutionnels ». On pense ainsi, par exemple, aux services locaux des transports et de l'Education nationale qui doivent prendre leurs décisions en parfaite coordination, notamment en ce qui concerne les horaires

B – Connaître l'état de la réglementation

Les participants dans leur ensemble, et notamment les représentants des départements forts de leur expérience de terrain, ont souligné la nécessité de disposer d'un document qui définisse ce qui est autorisé et interdit par la réglementation, premier moyen de résister aux pressions évoquées plus haut. .

Ce point juridique a été dressé par la Direction de la Sécurité et de la circulation routières.

Les dispositions juridiques concernant les points d'arrêts des véhicules de transports réguliers d'enfants sont susceptibles de relever de deux réglementations,

1. **le code de la voirie routière pour l'aménagement de la voirie et**
2. **le code de la route pour la circulation.**

Les dispositions relevant du code de la voirie routière

a - Les dispositions législatives et réglementaires

Le code de la voirie routière est d'abord un code de constitution, de conservation et d'occupation du domaine public routier. Il n'impose à ce jour aux gestionnaires des voies ouvertes à la circulation publique que très peu d'obligations techniques d'aménagement des infrastructures.

Le principe législatif en est posé par les articles L. 131-2 pour les routes départementales et L. 141-7 pour les voies communales, mais cette possibilité n'est utilisée que partiellement, à travers certains équipements routiers.

Très peu d'articles imposent des obligations d'aménagement et, lorsque ces obligations existent, elles n'ont qu'une portée très générale. Par exemple, l'article R.*131-1 impose que « *les profils en long et en travers des routes départementales soient établis de manière à permettre l'écoulement des eaux pluviales et l'assainissement de la plate forme. Sous les ouvrages d'art qui franchissent une route départementale, un tirant d'air d'au moins 4,30 mètres doit être réservé sur toute la largeur de la chaussée. Les caractéristiques techniques de la chaussée doivent être homogènes en matière de déclivité et de rayon des courbes.* ».

Le seul corps de règles significatif concerne les équipements routiers qui sont, en application des dispositions de l'article R.111-1, « *des dispositifs affectés aux besoins de la circulation et destinés à la signalisation, à la protection des usagers et à l'exploitation des voies du domaine public routier.* ». Ces équipements « *doivent être (...) utilisés et entretenus de façon à assurer aux usagers de la route le meilleur niveau de sécurité possible.* ».

Ceux de ces équipements qui ont une incidence sur la sécurité des usagers de la route (article R.119-1) sont soumis à « homologation ». La liste de ces équipements est définie par arrêtés. Le gestionnaire de la voirie n'a aucune obligation de les utiliser, mais lorsqu'il le fait ces équipements doivent être « homologués », atteindre un certain niveau de performance et, le cas échéant, remplir les conditions d'emploi propres à la voirie sur laquelle ils sont installés.

Aucun équipement concernant les points d'arrêts des véhicules de transport en commun ne figure dans cette liste.

b - Les dispositions jurisprudentielles

Les prescriptions appliquées par les gestionnaires de voirie sont des « règles de l'art » qui figurent dans des instructions techniques élaborées par ou sous le contrôle de l'Etat.

Ces prescriptions ne s'imposent donc juridiquement et en totalité qu'aux services de l'Etat.

Elles sont souvent prises en compte par les collectivités territoriales gestionnaires de ces voiries, en raison de la présence au sein de leurs services techniques de personnes issues des services de l'Etat, de la concertation permanente existante entre les services techniques de l'Etat et des collectivités pour leurs modifications et, finalement, en cas d'accident impliquant l'état ou la conception de la voirie, par les juges dans leur recherche de responsabilités. Il est noté que cette prise en compte peut être partielle, le juge pouvant s'en tenir aux grands principes tels qu'ils figurent par exemple dans des documents de vulgarisation.

Cette attitude n'est pas propre au domaine routier.

L'avenir de ces dispositions

Le transfert d'une grande partie des routes nationales aux départements, inscrit dans le projet de loi relatif aux responsabilités locales qui est en cours de discussion au Parlement, est susceptible d'ouvrir le débat sur l'opportunité de réglementer les caractéristiques des aménagements routiers.

Pour l'instant ce débat n'a pas été envisagé, dans l'attente de la connaissance des dispositions législatives qui seront effectivement adoptées et compte tenu de la charge de travail des services techniques de l'Etat qui mettent en œuvre la réforme de la réglementation des équipements routiers. Il s'agit en effet de la transposition d'une directive et il est nécessaire pour cela, à partir de l'introduction récente dans la partie réglementaire du code de la voirie routière des dispositions relatives aux équipements routiers, de réécrire l'ensemble des nombreux arrêtés existants. Bien entendu, les représentants des collectivités gestionnaires de voiries, associations des maires et des départements de France (AMF et ADF), ainsi que de leurs services techniques, ne peuvent qu'y être naturellement associés, selon des modalités à définir.

Les dispositions relevant du code de la route

Dans le code de la route les règles susceptibles de concerner les points d'arrêts des véhicules de transports publics réguliers d'enfants sont peu nombreuses.

Concernant directement le point d'arrêt

Ainsi le code de la route réglemente la vitesse des véhicules lorsqu'un véhicule de transport en commun quitte un point d'arrêt et le stationnement sur ces points :

L'article R. 413-17 prescrit que *« la vitesse des véhicules doit être réduite (...) lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun ou de véhicules affectés au transport d'enfants et faisant l'objet d'une signalisation spéciale, au moment de la descente et de la montée des voyageurs ; »*. *« - Le fait, pour tout conducteur, (...) de ne pas la réduire dans les cas prévus au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. »*.

L'article R. 413-10 prescrit que *« - Est considéré comme gênant la circulation publique, l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule » sur « les emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de transport public de voyageurs »*. *« Tout arrêt ou stationnement gênant prévu par le présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe. »*

L'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif aux transports en commun de personnes, pris en application du code de la route, prescrit toute une série de dispositions, par exemple l'obligation d'équipement des véhicules de transport d'enfant d'un pictogramme spécifique et la possibilité d'équiper ce pictogramme d'un dispositif lumineux se déclenchant lors de l'arrêt et du démarrage du véhicule. Ce texte impose également au conducteur de mettre en fonctionnement ses feux clignotants lorsqu'il s'apprête à s'arrêter à un point d'arrêt.

Règles de stationnement

A coté de ces règles concernant directement les points d'arrêts, il existe des règles plus générales relatives au stationnement dont il faut tenir compte pour l'implantation de ces points:

Article R 417-4

- I. *Hors agglomération, tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé autant que possible hors de la chaussée.*
- II. *Lorsqu'il ne peut être placé que sur la chaussée, il doit l'être par rapport au sens de la circulation selon les règles suivantes :*
 - 1°) *Pour les chaussées à double sens, sur le côté droit de celles-ci, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police ;*
 - 2°) *Pour les chaussées à sens unique, sur le côté droit ou gauche, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.*
- III. *Tout stationnement contraire aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.*

Article R 417-5

L'arrêt ou le stationnement d'un véhicule empiétant sur un passage prévu à l'intention des piétons est interdit.

Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Article R 417-9

Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à ne pas constituer un danger pour les usagers.

Sont notamment considérés comme dangereux, lorsque la visibilité est insuffisante, l'arrêt et le stationnement à proximité des intersections de routes, des virages, des sommets de côte et des passages à niveau.

Tout arrêt ou stationnement dangereux est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.(...)

Article R 417-10

I. Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à gêner le moins possible la circulation.

II. Est considéré comme gênant la circulation publique, l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule :

- 1°) Sur les trottoirs, les passages ou accotements réservés à la circulation des piétons ;*
- 1°) bis Sur les bandes et pistes cyclables ainsi qu'en bordure des bandes cyclables ;*
- 2°) Sur les emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de transport public de voyageurs, des taxis ou des véhicules affectés à un service public ;*
- 3°) Entre le bord de la chaussée et une ligne continue lorsque la largeur de la voie restant libre entre cette ligne et le véhicule ne permet pas à un autre véhicule de circuler sans franchir ou chevaucher la ligne ;*
- 4°) A proximité des signaux lumineux de circulation ou des panneaux de signalisation, à des emplacements tels que ceux-ci peuvent être masqués à la vue des usagers ;*
- 5°) Sur les emplacements où le véhicule empêche soit l'accès à un autre véhicule à l'arrêt ou en stationnement, soit le dégagement de ce dernier ;*
- 6°) Sur les ponts, dans les passages souterrains, tunnels et sous les passages supérieurs ;*
- 7°) Au droit des bouches d'incendie et des accès à des installations souterraines ;*
- 8°) (abrogé) ;*
- 9°) Sur les bandes d'arrêt d'urgence, sauf cas de nécessité absolue ;*
- 10°) Sur une voie publique spécialement désignée par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police municipale.*

III. - Est également considéré comme gênant la circulation publique, le stationnement d'un véhicule :

- 1°) Devant les entrées carrossables des immeubles riverains ;*
- 2°) En double file, sauf en ce qui concerne les cycles à deux roues, les cyclomoteurs à deux roues et les motocyclettes sans side-car ;*
- 3°) Devant les dispositifs destinés à la recharge en énergie des véhicules électriques ;*
- 4°) Sur les emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de livraison.(...)*

Article R 417-11

I. - Est également considéré comme gênant tout arrêt ou stationnement :

- 1°) D'un véhicule sur les chaussées, voies, pistes, bandes, trottoirs ou accotements réservés à la circulation des véhicules de transports publics de voyageurs, des taxis ou des véhicules d'intérêt général prioritaires ;*
- 2°) D'un véhicule ou ensemble de véhicules de plus de 20 mètres carrés de surface maximale dans les zones touristiques délimitées par l'autorité investie du pouvoir de police ;*
- 3°) D'un véhicule sur les emplacements réservés aux véhicules portant une carte de stationnement de modèle communautaire pour personne handicapée, ou un macaron grand invalide de guerre (GIG) ou grand invalide civil (GIC).(...)*

Dispositions concernant les personnes handicapées

Le décret du 31 août 1999 prévoit que « toute création ou aménagement d'arrêt d'un véhicule de transport collectif devra être conçu pour faciliter l'accès et l'embarquement des personnes handicapées à ces véhicules notamment ceux à plancher bas »

La tendance affirmée d'intégration scolaire des enfants handicapés en milieu ordinaire a déjà pour conséquence une plus grande fréquentation de leur part des transports collectifs.

Commentaires

1 - Le code de la voirie routière, code de constitution, de conservation et d'occupation du domaine public routier, n'impose à ce jour aux gestionnaires des voies ouvertes à la circulation publique que très peu d'obligations techniques d'aménagement des infrastructures.

Les équipements routiers qui ont une incidence sur la sécurité des usagers de la route (article R.119-1) sont soumis à « homologation ». La liste de ces équipements est définie par arrêtés, mais aucun équipement concernant les points d'arrêts des véhicules de transport en commun ne figure dans cette liste.

En conclusion : il existe un « embryon » de règles pour les équipements, mais aucune ne concerne les points d'arrêt

L'analyse de la jurisprudence montre que le juge applique, en dehors de toute loi et règlements, les règles de l'art habituellement pratiquées par la profession : il vérifiera toujours si un travail est fait selon les pratiques existantes et ce pouvoir d'appréciation doit toujours être gardé en tête.

Mais une question vient immédiatement à l'esprit : **comment assurer la cohérence de ces équipements et donc la lisibilité de la route au niveau national, qui est un des éléments indispensables pour assurer la sécurité routière ?**

Il s'agit (en grossissant le trait !) d'éviter qu'il y ait autant d'initiatives, aussi louables soient-elles, que de départements.

Le projet de loi relatif aux responsabilités locales, actuellement en navette au Parlement, prévoit dans son article 12

*I. - L'article L. 111-1 du code de la voirie routière est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
« L'Etat veille à la cohérence et à l'efficacité du réseau routier dans son ensemble ; il veille en particulier à la sécurité, à la cohérence de l'exploitation et de l'information des usagers, à la connaissance statistique des réseaux et des trafics ainsi qu'au maintien, au développement et à la diffusion des règles de l'art.*

« Les collectivités territoriales définissent conjointement avec l'Etat les programmes de recherche et de développement des savoir-faire techniques dans le domaine routier. Elles sont associées à la définition des normes et définitions techniques correspondantes, adaptées à la spécificité de chacun des réseaux. »

Le législateur a bien senti que l'Etat, dépositaire du « savoir faire » doit intervenir en liaison avec les collectivités locales, soit par normes soit par les règles de l'art.

Il faut savoir que le juge , même en présence de règles réglementaires, continuera à se référer aux règles de l'art.

Cette question de la lisibilité de la route et de l'homogénéité des équipements routiers a été évoquée par le Ministre de l'Équipement et des Transports, Gilles de ROBIEN, concluant le Séminaire Automobile et Equipement « Mieux travailler ensemble » du 25 février 2004 :

« Parallèlement, et en liaison avec les collectivités locales, nous nous attachons à engager sur le réseau routier, une campagne de contrôle de la signalisation de sécurité pour en vérifier la pertinence avec les caractéristiques des infrastructures et assurer son homogénéité le long des itinéraires. »

Elle est également à l'ordre du jour des travaux du Conseil National de la Sécurité routière qui propose l'actualisation de l'ouvrage de référence CERTU/SETRA « Sécurité des routes et des rues ».

2 - Certaines règles du code de la route concernent explicitement les points d'arrêt (ralentissement) mais on peut « décalquer » pour les points d'arrêt certaines règles concernant l'arrêt ou le stationnement (à l'arrêt, le conducteur reste dans le véhicule et le moteur en marche). Il faut remarquer à ce propos que la liste des arrêts et des stationnements dangereux prévue par l'article 417 - 9 n'est pas limitative et que le juge conservera son pouvoir d'appréciation. Pour l'arrêt, un des critères essentiels reste la visibilité.

Il faut cependant constater que les exigences du Code de la Route peuvent parfois être difficilement compatibles avec la problématique du transport en commun et ses impératifs de sécurité. On se trouve parfois dans des situations tout à fait contradictoires.

Par exemple, en cas d'arrêt en pleine chaussée à la hauteur d'une ligne blanche continue :
on a effectivement tout intérêt pour des raisons de sécurité à prévoir que le car s'arrête à un endroit qui ne permet pas le dépassement, mais un tel comportement fait précisément l'objet d'une sanction selon les dispositions de l'article 417 - 10 - II 3°

Seconde observation préliminaire :

Au vu de cet inventaire, le groupe a décidé qu'il n'y avait pas matière à alourdir la réglementation, ce qui entraînerait d'emblée des coûts supplémentaires en équipements et en moyens de contrôle.

Plutôt que de créer un carcan supplémentaire qui inciterait à réduire le nombre de points d'arrêt et à reporter le risque sur le cheminement d'approche, il est effectivement préférable, comme y invite le ministre, de rester dans une démarche de recommandation.

Cependant il faudra s'assurer que la multiplication des initiatives des acteurs locaux, que l'on encourage, n'entraîne pas une disparité des solutions d'aménagement qui compromettra la lisibilité de la route au plan national .

D'autre part il a noté que des contradictions pouvaient se présenter entre certaines dispositions du code de la route et les exigences de sécurité du transport en commun (arrêt du car en pleine chaussée avec ligne blanche continue).

C- Recenser les initiatives relatives aux points d'arrêt en cours ou envisagées

L'ensemble des participants a souligné la nécessité de mieux connaître les initiatives menées dans les départements.

Il a auditionné le département de l'Orne sur sa démarche méthodologique de diagnostic de sécurité et il a examiné une proposition ponctuelle d'aménagement de point d'arrêt en rase campagne.

Parallèlement il a fait mener, par l'intermédiaire de l'ADF et du GART, un sondage auprès des autorités organisatrices, départements et agglomérations.

Il a donc pris connaissance d'initiatives très diverses et, au cours de ces différentes consultations, il a perçu de la part des collectivités organisatrices, une très forte attente d'échange d'expérience et de conseil.

C'est pourquoi il a réfléchi sur la manière la plus adéquate de répondre à cette demande, sur la base des outils existants.

a - L'initiative de l'ORNE

Le travail effectué dans ce département avec l'aide d'un bureau d'études, « *Analyse de la sécurité des points d'arrêt de transport interurbains* », a été présenté par le directeur des transports du conseil général de l'Orne.

L'objectif était d'établir un référentiel de sécurité pour les différents types de points d'arrêt, et par rapport à celui-ci, de comparer les 5500 points d'arrêt existants sur le département.

Toute la difficulté était de mettre au point un référentiel complet qui englobe l'existant et les projets, les arrêts permanents et les arrêts provisoires d'un an ou deux, et qui puisse assurer la mission de service public qu'est le transport scolaire.

En fait, il est rapidement apparu nécessaire de disposer d'un outil qui définisse des règles de sécurité minimum applicables sur le terrain au moment de la création ou de l'aménagement des points d'arrêt.

Trois phases de travail ont été prévues :

Phase 1 (septembre 2003 à décembre 2003) : élaboration d'une grille d'analyse et de schémas de principe d'aménagement d'aire d'arrêt

Phase 2 (janvier 2004 à septembre 2004) : réalisation d'un test de relevé pour vérifier la cohérence des grilles d'analyse, et ensuite relevé des points d'arrêt. Dans le cadre de ce relevé, il est prévu également un entretien avec tous les maires des communes concernés et tous les transporteurs, pour recueillir différentes informations sur l'urbanisme, l'accidentologie, le transport, etc...

Phase 3 (septembre 2004 à décembre 2004) : synthèse de l'analyse et propositions au Maître d'Ouvrage (étude financière et présentation d'un calendrier de mise aux normes)

Pour la phase 1, un groupe de travail a été constitué en faisant intervenir le maximum d'acteurs concernés : DDE, CETE de ROUEN, Gendarmerie, Police, conseil général (service transport, bureau d'études routières et service juridique), transporteurs, avocats spécialisés, experts en accidentologie, ANATEEP.

Le premier travail du groupe a d'abord été de définir les différents types de points d'arrêt qui peuvent être admis et réalisables par un autocar :

1. arrêt pleine chaussée (lorsque l'autocar empêche tout croisement ou dépassement lorsqu'il est à l'arrêt, voie entre 3 et 4 mètres de large)
2. arrêt en intersection (généralement pour desservir des lieudits habités sur les voies sécantes)
3. arrêt en ligne (l'autocar à l'arrêt sur la chaussée peut être croisé ou doublé par d'autres véhicules, voie supérieure à 4 mètres)
4. arrêt en 1/2 encoche (l'autocar déborde sur la chaussée de la moitié de sa largeur)
5. arrêt en encoche (l'autocar est complètement hors de la chaussée)

Puis le groupe a défini la faisabilité d'exploiter ces points d'arrêt en fonction des différentes catégories de voies (voies communales, voies départementales, voies nationales) classées en fonction de leur gabarit et du flux routier constaté :

1. voies communales de 0 à 4 mètres de large et supérieures à 4 mètres de large
2. routes départementales de 0 à 4 mètres de large et supérieures à 4 mètres de large avec un trafic routier inférieur à 500 véhicules/jour
3. routes départementales inférieures à 5 mètres de large et supérieures à 5 mètres de large avec un trafic routier compris entre 500 et 1000 véhicules/jour
4. routes départementales avec un trafic routier compris entre 1000 et 2000 véhicules/jour
5. routes départementales avec un trafic routier compris entre 2000 et 3000 véhicules/jour
6. routes départementales avec un trafic routier supérieur à 3000 véhicules/jour
7. routes nationales

Deux tableaux à double entrée ont ainsi été constitués, d'une part pour les points d'arrêt en campagne et d'autre part pour les points d'arrêt en agglomération, dans lesquels les points d'arrêt en fonction des types de voie ont reçu une appréciation de faisabilité, allant de « à privilégier », « acceptable » « à éviter » et « à interdire »

Enfin pour chaque point d'arrêt ainsi déterminé, une fiche détaillée reprenant les caractéristiques d'aménagement et de sécurité a été établie. Ces caractéristiques concernent :

1. la sécurité des enfants,
 - avec la prise en compte des distances de visibilité à gauche et à droite du point d'arrêt pour permettre à l'enfant de traverser en sécurité, distance qui n'est pas la distance d'arrêt d'un véhicule, mais la distance de perception du piéton sur le véhicule, en prenant pour ce dernier la V85 (vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des usagers).
La perception de l'enfant est privilégiée : l'idée étant qu'en premier lieu, c'est l'enfant qui doit voir la voiture et ce n'est pas au conducteur de la voiture de voir l'enfant.
 - la zone d'attente des enfants (stabilisée, barrières, etc...)
 - la signalisation verticale et horizontale
 - éclairage
 - etc...
2. les aménagements pour l'autocar :
 - zone d'arrêt (zigzag jaune, panneau,)
 - biseau d'entrée et de sortie
 - etc
3. les zones de stationnement des parents en voiture
4. les cheminements « piétons »
5. les aménagements de confort

Pour tous ces critères, en fonction de la classification du point d'arrêt dans le tableau, il a été décidé :

- soit de les rendre obligatoires (en rouge sur les fiches),
- soit de les préconiser fortement (en bleu sur les fiches) en fixant un nombre minimum de critères bleus pouvant ne pas être respecté,
- soit de souhaiter leur réalisation.

Il est bien évident que les distances de sécurité pour la traversée des enfants, la signalisation verticale, la zone d'attente des enfants ont toujours été classées en rouge. Après, plus les points d'arrêt sont prévus sur des routes à fort trafic, plus les critères rouges et bleus deviennent nombreux. La sécurité sur une route départementale avec 4000 véhicules/jour n'atteint pas le même degré de sécurité que sur une départementale avec 300 véhicules/jours.

Afin d'établir toutes ces fiches le groupe de travail s'est réuni six fois, durant lesquelles chacun a pu s'exprimer, avec en plus des visites de points d'arrêt sur le terrain, pour estimer la cohérence des décisions. Les textes réglementaires du code de la route ont également été vérifiés.

Cette première phase terminée, le Conseil Général de l'Orne a commencé la seconde, avec la réalisation du test de relevé.

- b - un projet d'aménagement de point d'arrêt en rase campagne, proposé par M. Patrick VILLESSOT, de la FNTV

La présentation d'un exemple d'arrêt en rase campagne a suscité un certain nombre d'observations très utiles pour la réflexion du groupe.

Le parti pris est de matérialiser le point d'arrêt défini par l'autorité organisatrice avec un minimum d'équipements pérennes, en l'occurrence :

- à l'arrêt :
 - o un poteau d'arrêt
 - o une plaque de béton qui permet aux enfants de rester au bord de la chaussée sur une surface plane et sèche en cas d'intempéries
 - o sur laquelle seraient implantés des équipements amovibles : abri bus dont le parc serait géré par l'AO et poteaux indiquant le lieu
- sur la chaussée,
 - o au droit de l'arrêt : signalisation horizontale (passage piéton)
 - o sur 200 m de part et d'autre de l'arrêt : ligne blanche continue
- en limite de cette zone (2x200m)
 - o panneaux transports d'enfants et limitation à 30 km/h.
 - o dans certains cas : une zone de stationnement hors voie de circulation (« bateau »)

D'autre part un document pédagogique, avalisé par la Sécurité routière, serait distribué aux enfants, parents, enseignants, transporteurs etc...(Un dépliant élaboré par la FNTV sur la sécurité des transports d'enfants est distribué à titre d'exemple).

Il a paru très souhaitable de prévoir la stabilisation du sol de l'aire d'attente des enfants pour éviter qu'ils n'aillent sur la chaussée les jours de pluie. Une telle initiative est prise dans les Alpes Maritimes qui prévoit une surélévation par rapport à la chaussée.

La sensibilisation des enfants par un document pédagogique a été également jugée très appropriée.

Cependant il est apparu irréaliste de prévoir une limitation de vitesse à 30 à l'heure en rase campagne. Quand elle est imposée en ville, elle est assortie d'un certain nombre d'aménagements qui en facilitent la lisibilité : pré signalisation et aménagements sur la chaussée .

Certains suggèrent que la signalisation spécifique ne soit mise en service que les jours scolaires et sur certaines tranches horaires (pictogrammes avec batterie). Mais quel coût représenterait cet équipement ?

Et on retrouve bien là le problème du maintien d'une certaine cohérence au niveau national de ces aménagements et de leur signalisation.

On rappelle que la signalisation fait l'objet d'une réglementation très précise (Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR)- arrêté du 24 novembre 1967 <<http://www.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/route/signalisation/index.html>>) et que les expérimentations dérogatoires doivent suivre un processus de demande auprès de la DSCR (article 14.1 de l'IISR). Cette expérimentation comprendra un processus d'évaluation permettant une éventuelle évolution de la réglementation si les résultats sont positifs et après consultation de la **Commission permanente des équipements routiers**, présidée par M. Pierre FARRAN.

L'analyse de cet exemple permet de mesurer la difficulté du problème :
chaque point d'arrêt demande à être traité au cas par cas, mais ce traitement doit se faire dans le souci de maintenir la lisibilité de la route.

C - remontée d'information sur les expériences menées dans les départements.

A la demande du groupe, l'ADF et le GART ont procédé à un large sondage auprès des autorités organisatrices .

Il était demandé de répondre par oui ou non et de faire part, pour chaque question, de remarques éventuelles :

1 - Démarche méthodologique

- a) Existe-t-il un recensement de tous les points d'arrêt desservis par les SATPS et SRO ?
- b) Existe-t-il un classification des points d'arrêt (par implantation, par degré d'équipement, par degré de dangerosité,...) ?
- c) Existe-t-il un recueil de bonnes pratiques, de prescriptions, voire un cahier des charges, prenant en compte notamment les aléas météorologiques et la circulation routière?
- d) Existe-t-il un observatoire des incidents et accidents en transport scolaire, et des solutions apportées ?
- e) Existe-t-il des procédures de contrôle et de vérification ? (qui effectue le contrôle ? Périodicité ?)
- f) Autres remarques :

2 - Mesures particulières

- a) Existe-t-il un programme d'aménagement des points d'arrêt ?
- b) Existe-t-il un programme d'aménagement des aires d'arrêt devant les établissements scolaires ?
- c) Existe-t-il une limitation du nombre d'arrêts pour des motifs de sécurité ?
- d) Existe-t-il des campagnes régulières de sensibilisation à la sécurité des transports scolaires ? (périodicité ?)
- e) A destination : des scolaires, des transporteurs, des automobilistes ?
- f) Existe-t-il des mesures spécifiques liées à l'accessibilité (hors transport spécial des personnes handicapées) ?
- g) Autres remarques:

3 - Points particuliers

- a) Démarches judiciaires en cours suite à un accident : mise en examen, procès,... ?
- b) Mettez-vous en oeuvre des actions spécifiques avec d'autres acteurs ?
 - ANATEEP
 - Education Nationale
 - DDE
 - Communes
- Autres acteurs (lesquels) :

Le nombre de réponse a été particulièrement élevé pour les **départements** : 81.

Ce taux de 80% témoigne de l'importance que la plupart des conseils généraux accordent à cette question, les difficultés qu'ils rencontrent, y compris, comme certains le signalent expressément, du fait de pressions locales.

Un certain nombre des conseils généraux ont entrepris un recensement de leurs points d'arrêt, certains un classement par degré d'équipement et/ou par dangerosité. Sur la question relative aux « bonnes pratiques », il est souvent fait référence au guide du CERTU/ANATEEP. La plupart ont mis en place des procédures de contrôle et de vérification mais c'est précisément à cette occasion qu'ils dénoncent les fortes pressions et la difficulté de résister à certaines demandes des familles comme d'élus locaux.

Ils sont nombreux à avoir fixé une limitation du nombre des points d'arrêt pour des motifs de sécurité, avec une distance minimale variable suivant les régions.

Mais beaucoup ont insisté sur le fait que les solutions passent, bien sûr, par l'aménagement technique mais également par d'autres actions comme la sensibilisation des enfants, des parents, des élus et des autres usagers de la route, une meilleure concertation avec l'Education nationale etc...

En ce qui concerne l'aménagement proprement dit, beaucoup de collectivités locales ont lancé des actions, parfois au cas par cas, en s'inspirant du guide cité plus haut, mais peu d'entre elles se sont véritablement engagées dans une démarche globale de diagnostic de sécurité, souvent faute de temps et de moyens.

On ressent sur ce point une forte demande de conseil et d'échange d'expériences.

Bon nombre d'entre eux ont fourni des documents annexes (code de bonne conduite, dépliant etc...).

Pour les **agglomérations**, le taux de réponse est à première vue plus faible (30), mais ce résultat s'explique par la responsabilité de l'organisation des transports scolaires dans les PTU. Les arrêts se situent en zone urbaine. Cependant certains circuits peuvent prendre origine hors PTU (ce qui donne lieu à des conventions spécifiques entre l'AO urbaine et le département) et on y retrouve les deux cas de figure : arrêt en zone urbaine et arrêt en zone rurale.

On trouvera en annexe IV une première exploitation de l'ensemble de ces éléments.

d – Autres exemples d'approches globales

On trouvera en annexe V, à titre indicatif, quelques exemples qui ont été communiqués au groupe, soit à l'occasion du sondage, soit au cours des travaux.

D – Mutualiser ces données et établir un « corpus » de recommandations méthodologiques

a- Publication de l'expérience de l'ORNE

L'expérience de l'ORNE a paru à tous les participants comme exemplaire par son caractère élaboré et son souci de traiter toutes les situations possibles. Elle a même été qualifiée de « travail d'intérêt national » par un participant.

Il a paru nécessaire de lui assurer une diffusion la plus large possible. Le président BUREL, qui a pris une part très active aux réflexions du groupe, a obtenu des élus de son département leur accord pour que cette démarche qu'ils ont initiée puissent profiter à l'ensemble des collectivités organisatrices de transport.

C'est ainsi que, comme l'a annoncé le sénateur LARDEUX aux présidents de conseils généraux par lettre du 27 avril 2004, ce document est téléchargeable sur le site du CNT : **www.cnt.fr**, dans le dossier « **Sécurité des transports de voyageurs** ».

Si cette méthodologie n'est pas transposable partout en l'état, et demande des adaptations aux conditions locales, elle constitue une base de départ dont les collectivités pourront s'inspirer et ainsi gagner du temps et économiser des moyens. Cependant, comme le précise le Président BUREL, ce document doit être considéré comme une aide à l'implantation d'aire d'arrêt et ne comporte aucun caractère juridique quant à sa mise en application sur le terrain.

Il s'agit donc d'un exemple qu'il conviendra de croiser avec d'autres expériences⁴. Il n'est pas question d'accorder une valeur normative aux critères proposés. Certains citent, par exemple, les critères de visibilité qui ne peuvent pas être les mêmes dans des départements ruraux, où les trafics sur RD sont généralement très faibles et des départements urbains avec des trafics toujours élevés ; de même les critères ne peuvent qu'être plus faibles en zone de montagne où les routes sont très sinueuses et enneigées.

b) Cette initiative et les réactions qu'elle a suscitées permettent dès maintenant de dégager quelques lignes directrices pour une démarche « généralisable ».

En préambule :

rappeler

- que tout organisateur de transport doit fixer comme critère incontournable la sécurité du point d'arrêt et qu'aucun compromis n'est acceptable.
- qu'il ne faut pas que le temps de trajet soit trop long (cf. recommandation du CNT d'un maximum de 45 minutes par trajet), ce qui permet d'éviter la multiplication des points d'arrêt.

Dans un premier temps

Procéder au repérage du point d'arrêt et à son positionnement vis à vis de la circulation, sachant que l'un des critères essentiels est sa visibilité.

Puis

Procéder à son aménagement :

- Signaler le point d'arrêt (comme l'a fait remarquer non sans humour un participant, les lieux de ramassage des poubelles, certes pérennes, sont toujours bien visibles, voire aménagés !)
- Prévoir une zone d'attente de l'élève qui devra être marquée et stabilisée
- Définir une certaine distance de visibilité mais qui devra être adaptée suivant les géographies (plaine et montagne).
- Intégrer la notion de trafic : le type de point d'arrêt dépendra de l'intensité et des caractéristiques du trafic.
- Hiérarchiser les points d'arrêt en établissant une grille d'analyse de leur sécurité, mais également tenir compte de l'éventualité d'une appréciation subjective du contrôleur
- Tenir compte de l'organisation du circuit d'où l'utilité des « systèmes d'information géographique » (SIG).
- Assurer la lisibilité de la route. Pour cela :
 - éviter l'excès de signalisation : « trop de signalisation tue la signalisation ».
 - recourir à l'expertise d'autorités compétentes au niveau national.
- Privilégier les implantations dans les agglomérations qui bénéficient de la signalisation adéquate .
- Prendre, si besoin, les arrêtés correspondants à la signalisation routière retenue.

⁴ Une journée thématique d'échange sur les points d'arrêt d'autocar organisée par le CERTU le 13 mai 2004 a permis de prendre connaissance de réflexions menés par plusieurs CETE sur ce thème (CETE Méditerranée, CETE Lyon) et d'enclencher ainsi une dynamique de réseau.

c – Mise à disposition d'un ouvrage de référence

La question a été posée de savoir :

- s'il fallait conserver en l'état le guide du CERTU et prévoir un document supplémentaire qui ferait état des initiatives méthodologiques
- ou s'il convenait de « remettre sur le métier » ce document qui a été élaboré il y a 10 ans.

Le groupe a opté pour la seconde solution, estimant que tant pour la jurisprudence que pour les aménagements et la méthodologie, le guide CERTU ANATEEP, qui, de l'avis de tous, a prouvé son utilité, méritait d'être mis à jour et complété, en particulier sur l'aspect méthodologique. Cela permettrait également d'éviter la confusion en multipliant les ouvrages de référence..

Doivent ainsi participer à cette révision :

- le CERTU
- le SETRA
- l' ANATEEP
- des membres des organismes représentant les autorités organisatrices (ADF - GART)
- des représentants de départements et agglomérations volontaires
- la DSCR, la DTT
- le CNT
- les organisations professionnelles de transporteurs

Les modalités de cette révision devront être étudiées et mises au point en concertation entre le CERTU et le ministère (DTT et DSCR) auxquels seront associés les représentants des autorités organisatrices et du CNT.

E – En parallèle, continuer à développer d'autres actions, tant au niveau national que local

Tout au long de la réflexion, les différents participants, représentants des départements, des transporteurs, des conducteurs, des associations, des administrations concernées ont insisté sur le fait que l'aménagement n'était pas la panacée et qu'il fallait intégrer cette action dans une politique globale de sécurité. L'exploitation du sondage a confirmé que cet état d'esprit était très largement partagé.

Cette politique de sécurité passe notamment par l'éducation et la sensibilisation ; elle implique tous les acteurs, individuels comme les enfants, les parents, les autres usagers de la route les professionnels du transport, entreprises comme conducteurs, mais aussi les acteurs institutionnels comme l'Education nationale, les autorités organisatrices de premier et de second rang.

L'Education nationale

Education des enfants à la sécurité routière

La sécurité routière représente l'un des chantiers prioritaires du Président de la République. Elle fait l'objet d'un suivi tout particulier de la part du ministère de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche qui, suite aux décisions prises lors des comités interministériels sur la sécurité routière de décembre 2002 et d'avril 2003, s'est engagé à conforter le rôle de l'éducation dans la lutte contre l'insécurité routière.

Dans les écoles, les collèges et les lycées, les enseignants ont non seulement la responsabilité d'assurer la sécurité des élèves qui leur sont confiés, mais également de prévoir, dans les activités d'enseignement, une éducation à la sécurité.

Cette action éducative, coordonnée avec celle de la famille et des différents acteurs intervenant dans l'éducation des jeunes, vise à faire prendre conscience à ces derniers des risques et des dangers susceptibles de survenir dans les diverses circonstances de la vie quotidienne, pour eux-mêmes et pour les autres et à susciter des comportements réfléchis et des conduites adaptées.

L'éducation à la sécurité routière, enseignement obligatoire pris en compte dans tous les champs disciplinaires, s'inscrit désormais dans un continuum éducatif, assuré depuis l'école maternelle jusque en classe de 3ème .

Dans le cadre du continuum éducatif, une attestation de première éducation à la route (APER) est mise en place dès l'école maternelle. Elle comporte une fiche d'évaluation des savoirs et des comportements liés à l'usage de la rue et de la route, en situation de piéton (capitale pour l'objet de la présente étude), de passager et de « rouleur ». Renseignée par le maître et par l'élève, tout au long de la scolarité primaire, elle est intégrée au dossier scolaire de l'élève.

Pour les élèves du collège, les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) revêtent désormais une fonction sociale conformément aux termes du décret du 30 avril 2002. L'ASSR de premier niveau, passée en classe de 5^{ème}, devient un préalable obligatoire aux trois heures de conduite qui permettent d'obtenir le brevet de sécurité routière (obligatoire à compter du 1er janvier 2004 et même au delà de 16 ans pour conduire un cyclomoteur en l'absence de permis). L'ASSR de 2^{ème} niveau, passée en classe de 3^{ème}, devient obligatoire pour s'inscrire à l'épreuve théorique du permis de conduire.

Ces dispositions s'appliquent à tous les jeunes nés après le 1er janvier 1988.

Rôle d'information auprès des parents

Lors de la réunion traditionnelle des parents à la rentrée des classes, il conviendrait d'aborder de façon systématique la question des transports scolaires en faisant participer une personne extérieure compétente (un représentant du conseil général et des transporteurs), et la personne désignée dans l'établissement pour être le correspondant en matière de transport scolaire. (cf. circulaire EN et note de service de 1995 citées ci-après).

Coordination au niveau local entre les services de l'Éducation nationale et les responsables des transports, conseil général et transporteurs

Plus généralement c'est l'organisation de l'ensemble des circuits scolaires qui est en cause. Elle repose sur la concertation au niveau local entre les services de l'Éducation et de ceux des Transports qui peut, parfois, être insuffisante et engendrer des incidents et des dysfonctionnements préjudiciables pour la sécurité.

Sur ce dernier point, il convient de rappeler l'existence de la **circulaire interministérielle du 23 mars 1995 sur l'amélioration de la concertation en matière de transport scolaire**.

Cette circulaire, accompagnée d'une note de service de l'Éducation nationale (22 mars 1996) a été élaborée à la suite d'un rapport conjoint effectué par l'inspection de l'Éducation nationale et par l'Inspection des Transports à la demande du CNT.

Ces textes évoquent explicitement la question des points d'arrêt.

Chaque année, un certain nombre de présidents de conseils généraux signalent au CNT les difficultés qu'ils rencontrent pour mettre en place cette concertation .

Pourtant une instance existe : le Conseil départemental de l'Éducation Nationale (CDEN) qui doit être obligatoirement consulté pour toute décision concernant les transports scolaires. Dans les faits, cette consultation apparaît souvent bien aléatoire : quand elle existe, c'est souvent grâce à des formules de concertation plus « démultipliée ».

C'est pourquoi le CNT a proposé aux Ministres des Transports de renouveler l'expérience qui s'était avérée très fructueuse d'inspection commune entre les deux administrations concernées, Éducation nationale et Transports, pour évaluer l'application de cette circulaire, déterminer éventuellement les difficultés rencontrées, comme les expériences réussies qui pourraient servir d'exemples et proposer, le cas échéant, les modifications nécessaires.

Cette demande est restée à ce jour sans réponse.

Extraits de ces textes :

Il ressort d'études menées en la matière (rapports du Conseil national des transports, d'une part, de l'inspection générale de l'administration de l'éducation nationale et du Conseil général des ponts et chaussées, d'autre part) que l'amélioration des transports scolaires nécessite une concertation plus développée entre les différents acteurs présidents de conseils généraux, autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, transporteurs, inspecteurs d'académie, directeurs des services départementaux de l'éducation nationale, chefs d'établissement, directeurs d'école et associations de parents d'élèves.

A cette fin, il convient de mieux connaître les besoins, de mieux tenir compte des réalités locales et du rythme de vie des enfants, de réduire au minimum la durée des transports et d'assurer une meilleure sécurité aux points d'arrêt ...

.....

Les chefs d'établissement et les directeurs d'école se rapprochent des services compétents des communes afin de rechercher les moyens permettant d'effectuer, dans des conditions optimales de sécurité, l'entrée et la sortie des élèves, leur descente et leur montée dans les transports ainsi que l'attente devant les établissements scolaires. Ainsi, ils proposent aux maires, investis des pouvoirs de police et de gestion de la voirie communale, de prendre les mesures appropriées en vue d'améliorer les conditions de circulation et de stationnement aux abords des écoles et des établissements scolaires ;

Les conseils généraux

Depuis plusieurs années le rapport du CNT sur la sécurité des transports d'enfants fait état des initiatives menées par les conseils généraux. Une large part est faite à la sensibilisation des enfants souvent avec le concours de l'ANATEEP et de la Prévention Routière.

On peut donner quelques exemples :

Le département de l'Orne a pris l'initiative d'engager des actions pour sensibiliser l'enfant à la sécurité tout au long de ses déplacements, à pieds, en 2 roues, en voiture, et en autocar. Des maillottes avec des documents pédagogiques (cassettes vidéo, CD rom, dépliants, etc...) ont été distribuées aux établissements scolaires, et des actions plus spécifiques sont faites auprès des 6^{ème} à l'aide de fiches d'action

Dans ce département, l'accompagnateur est obligatoire pour les enfants de moins de 6 ans. Dans la charte de l'accompagnatrice, signée par elle-même et son employeur, le choix est proposé de faire traverser l'enfant. (NB : En fait cette case n'est pas cochée. De plus faire traverser tous les enfants allongerait considérablement le temps du transport).

Le Morbihan a pris le parti de mener une campagne « tout azimuth » et permanente. Il insiste beaucoup sur l'information auprès des élèves mais aussi des parents et des automobilistes. Même si c'est « à la limite de sa compétence », cela lui a paru indispensable et a priori efficace pour essayer de limiter les accidents « classiques » de transport scolaire (ceux de traversées de route).

La presse est ainsi invitée aux actions de sensibilisation élèves : un dossier avec un projet d'article est remis avec des messages aux parents et automobilistes ... et on constate un bon taux de retombée dans les medias.

Dans ce département, comme il existe un règlement des établissements scolaires, il a été institué un règlement des abords des établissements scolaires, cosigné par le maire, les responsables des services transport du conseil général et les chefs d'établissement.

Cette concertation doit revêtir un caractère obligatoire et systématique.

Les transporteurs

En liaison avec les autorités organisatrices, ils mettent en œuvre des opérations de rajeunissement des véhicules et d'amélioration de leur visibilité (bandes auto réfléchissantes, pictogrammes lumineux).

Ils forment leur personnel qui détient en matière de point d'arrêt un rôle essentiel. Bien évidemment le conducteur doit respecter l'arrêt mais il est aussi l'un des acteurs le mieux placé pour faire remonter l'information sur les dysfonctionnements éventuels des circuits et plus particulièrement sur la dangerosité de tel point d'arrêt ou de cheminement. C'est ainsi que le représentant des conducteurs au groupe a fait part de son expérience d'abord de lycées où de collèges où les élèves circulent sur la même voie que les voitures particulières, les deux-roues et les autobus.

Les parents

Il faut rappeler aux parents qu'ils sont les premiers à devoir éduquer et surveiller leur enfants. Ils doivent avoir comme conducteurs et comme piéton une attitude exemplaire et ils restent responsables de leurs enfants (même à l'intérieur du car en cas de chahut, donc a fortiori sur le trajet domicile point d'arrêt).

En particulier les parents doivent respecter l'environnement du point d'arrêt et éviter de se garer à l'emplacement du car, comme cela est pratiqué par certains. Cette tendance pousse le

gestionnaire de voirie à installer des dispositifs dissuasifs (comme des piquets) qui sont autant d'obstacles pour les piétons, notamment à mobilité réduite (personnes handicapées mais aussi personnes âgées), spécialement aux alentours des établissements scolaires.

Ce rappel pourrait être fait de façon systématique en septembre lors de la traditionnelle réunion de rentrée des classes (évoquée plus haut), qui serait ainsi ouverte aux transporteurs et aux conducteurs.

Comme il en existe déjà dans certains départements un document pourrait être distribué avec la carte de transport scolaire rappelant les droits mais aussi les obligations de chacun.

L'ANATEEP a édité un triptyque à destination des parents d'élèves, intitulé : « Parents, vous avez des responsabilités ! ». L'accidentologie, les règles essentielles de sécurité et de civilité y sont rappelées. Sa diffusion a été large et jugée positive. Certains conseils généraux (Pas de Calais, Dordogne, Allier, Côte d'Or, Martinique) ont décidé de l'envoyer dès la rentrée scolaire avec les cartes de transport. Voir Annexe VI et site de l'ANATEEP : www.anateep.asso.fr

Les autres usagers de la route

Le CNT a toujours mis en évidence la nécessité de sensibiliser les autres usagers de la route, qui échappent aux actions spécifiques menées dans le cadre scolaire. On a vu que certains départements élargissent leur cible au maximum.

Cette sensibilisation doit être la plus large possible. Dans un de ses derniers rapports sur la sécurité des transports d'enfants, le CNT avait suggéré qu'à l'occasion d'une campagne nationale, sur un thème comme la vitesse, on mette en scène un autocar de transport scolaire, muni du pictogramme afin que cette image soit bien perçue par l'automobiliste qui n'est pas obligatoirement parent d'élève.

(Rappel : Aux termes de l'article R-413-17 du code de la route - anciennement R. 11. I -3 - les usagers de la route doivent réduire leur vitesse dans un certain nombre de cas parmi lesquels le suivant : « ... Lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun de personnes ou de véhicules affectés au transport d'enfants et faisant l'objet d'une signalisation spéciale, au moment de la descente et de la montée et des voyageurs » .)

CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS

Le groupe de travail, au cours de ses réflexions, a été conduit à faire les observations suivantes :

- Compte tenu du nombre d'enfants concernés par le transport en autocar, les statistiques confirment un niveau de sécurité globalement favorable mais aussi la persistance de risques graves aux points d'arrêt.
- Le transport scolaire constitue une chaîne dont tous les maillons doivent être responsabilisés. C'est grâce à la mobilisation de tous que le niveau de sécurité sera maintenu à un niveau satisfaisant.
- La politique d'aménagement des points d'arrêt est nécessaire et doit être encouragée mais elle doit prendre place au sein d'une politique générale de sécurité des transports scolaires dont elle ne constitue qu'un volet.
- L'impératif de sécurité doit prévaloir pour toute décision, y compris l'implantation et l'aménagement des points d'arrêt sans qu'aucune considération particulière puisse exercer une pression qui le remette en cause.
- La réglementation actuelle fixe un certain nombre de règles dont il convient d'assurer et de contrôler l'application. Mais, dans certains cas, des contradictions peuvent se présenter entre certaines dispositions du Code de la Route et les exigences de sécurité du transport en commun.
- Des initiatives sont envisagées et même lancées dans bon nombre de départements. La plupart d'entre eux manifestent un besoin d'information mutuelle, de conseil et d'expertise.
- La lisibilité de la route telle que définie au niveau national, condition de sécurité routière, doit être maintenue.
- Un outil existe : le Guide CERTU ANATEEP. Depuis sa parution en 1995, il a prouvé son utilité. Il demande à être actualisé tant sur les aspects techniques, méthodologiques et juridiques.

Sur la base de ces observations, le groupe de travail propose :

- D'inciter les autorités organisatrices à entreprendre une démarche globale de sécurité en matière d'implantation et d'aménagement de points d'arrêt .

Ceci suppose :

1. de faire connaître et de mutualiser les expériences nombreuses et variées lancées par les autorités organisatrices à la lumière du sondage effectué par l'ADF et le GART. C'est le rôle de ces deux organismes mais également celui du CNT (cf § suivant). (1ère initiative en ce sens : la mise sur le site du CNT de l'expérience de l'Orne)
2. d'établir un « corpus » de recommandations en matière de méthodologie destiné à effectuer le diagnostic de sécurité des points d'arrêt qui permettra d'assurer leur cohérence au niveau national et ainsi de préserver la lisibilité de la route.

Pour cela, il a été décidé de recourir à l'expertise des organismes compétents et d'expérience au niveau national, le CERTU et le SETRA. En 1995 un premier guide avait été élaboré sur ce thème à la demande du CNT.

Il est donc proposé de remettre sur le métier cet ouvrage élaboré en 1995 par le CERTU et l'ANATEEP afin de le compléter par une analyse des différentes expériences menées depuis, les enseignements à en tirer et par un volet méthodologique pour le diagnostic de sécurité des points d'arrêt

Les modalités de réalisation devront être étudiées en concertation entre les différentes parties prenantes (ministère, CNT, autorités organisatrices, associations ...)

3. de mettre en œuvre les aménagements suivant les recommandations ainsi définies en veillant à la bonne coordination et à la couverture juridique des dispositifs retenus (arrêté de police de la circulation...)
- o De veiller à ce que chaque collectivité intègre cette action d'aménagement dans une politique globale de la sécurité des transports scolaires, conformément à la position constante du groupe de travail permanent du CNT sur la sécurité des transports d'enfants selon laquelle tous les maillons de la chaîne sont impliqués.

1. la mobilisation de chacun des acteurs au niveau national comme au niveau local doit être rappelée :

Cela suppose des actions conduites par

- l'éducation nationale
 - o éducation à la sécurité routière
 - o mais aussi coordination au niveau local avec les responsables des transports scolaires selon la circulaire de 1995, dont l'application mériterait d'être évaluée par une mission d'inspection conjointe.
- les autorités organisatrices
- les transporteurs
 - o visibilité des véhicules,
 - o formation du personnel
- les associations (Prévention Routière, ANATEEP).

Des actions doivent être orientées envers :

- les enfants (campagnes de sensibilisation)
- les parents et leurs associations
 - o qui ont le droit d'être informés
 - o qui ont des devoirs (rappel de leur responsabilité de parents)
- les conducteurs
 - o qui doivent respecter les arrêts
 - o qui sont à même de signaler les points dangereux.
- les accompagnateurs, dont il convient de souligner l'importance.
- les autres usagers de la route
 - o campagnes locales
 - o et éventuellement campagne nationale (ex : mise en scène d'un car scolaire dans un message sur la vitesse).
- et toute personne concernée par le fonctionnement de la route (force de l'ordre, personnel d'entretien de la voirie ...)

2. le suivi de cette politique doit être assuré par le groupe permanent du CNT qui devra, dans le cadre de son rapport annuel :

Il le pourra d'autant plus qu'il va retrouver les moyens de poursuivre ses études d'accidentologie :

L'arrêté du Garde des Sceaux l'habilitant à recevoir communication des procédures en cours a été signé le 3 mai dernier.

Ainsi il continuera à :

- offrir un lieu de concertation entre l'ensemble des partenaires.
L'expérience a prouvé que l'adoption d'une mesure élaborée en concertation est d'autant mieux acceptée.
Ce groupe est également un lieu de décloisonnement entre administrations centrales qui n'ont pas l'occasion de se rencontrer fréquemment (ainsi l'Education nationale et les transports).
 - développer son rôle en matière de remontée d'information et d'échange d'expériences, en liaison avec les autorités organisatrices.
Les travaux sur les points d'arrêt ont révélé une grande attente des uns et des autres en ce domaine.
 - constituer une force de propositions pour assurer la sécurité d'un mode de transport, certes « sûr », mais dont les accidents paraissent d'autant plus inacceptables que les victimes sont des enfants.
 - veiller au suivi de ses recommandations tant au plan national que local.
-

ANNEXES**ANNEXE I – SAISINE DU CNT PAR M. DOMINIQUE BUSSEREAU, SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS ET A LA MER**

République Française

Le Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer

Le 31 juillet 2003

Monsieur le Président,

Mon attention a été attirée sur la sécurité des points d'arrêt de transport scolaire, à la suite d'un jugement récent prononçant la condamnation d'un département. L'origine de ce jugement était un accident survenu à deux collégiennes qui traversaient la chaussée pour se rendre au point d'arrêt situé à plus de 25 mètres.

L'accidentologie montre qu'une proportion importante des accidents les plus graves, ont lieu précisément à proximité ou sur les points d'arrêt et que leurs conséquences sont coûteuses en vies humaines.

C'est pourquoi les autorités organisatrices des transports scolaires ressentent le besoin de disposer d'un référentiel de sécurité sur ces points d'arrêt afin de les aider à les concevoir et à les aménager dans des conditions optimales de sécurité.

Je vous serais donc reconnaissant de bien vouloir procéder à la mise en place d'un groupe de travail, dont l'objectif sera de définir ce référentiel. Ses travaux pourront utilement s'inspirer des recommandations mises au point par le CERTU en 1995, tout en les actualisant, ainsi que des différents travaux du Conseil national des transports sur la sécurité du transport d'enfants par autocar.

J'envisage d'en confier le pilotage à M. André LARDEUX, Sénateur et Président du Conseil général du Maine-et-Loire. Il déterminera avec vous la composition de ce groupe, les élus départementaux devant y avoir la place qui convient. L'Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public et les experts qui ont eu à traiter de ces questions au sein de notre ministère peuvent également apporter leur concours.

J'attache de l'importance à ce que les travaux de ce groupe de travail débouchent sur des propositions concrètes au premier trimestre 2004.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Dominique BUSSEREAU

Monsieur Alain GILLE
Président du Conseil National des Transports
34 avenue Marceau
75008 - PARIS

ANNEXE II : ARRET DE LA COUR DE CASSATION - 6 avril 2004

N° W 03-82.394 FS-P+F

N° 2281

SH

6 avril 2004

COPIE**M. COTTE Président,****REPUBLIQUE FRANCAISE****AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE, en son audience publique tenue au Palais de Justice à PARIS, le six avril deux mille quatre, a rendu l'arrêt suivant :

Sur le rapport de M. le Conseiller BLONDET, les observations de Me SPINOSI, avocat en la Cour, et les conclusions de Mme l'avocat général COMMARET ;

Statuant sur le pouvoir formé par :

- LE DEPARTEMENT DE L'ORNE,

Contre l'arrêt de la cour d'appel de CAEN, chambre correctionnelle, en date du 26 février 2003, qui, pour homicides involontaires, l'a condamné à 5.000 euros d'amende, et qui a prononcé sur l'action civile ;

Vu les mémoires ampliatif et complémentaire produits ;

Sur le premier moyen de cassation, pris de la violation des articles 121-2 et 221-6 du Code pénal, 29 de la loi n°82-1152 du 30 décembre 1982 sur l'organisation des transports intérieurs, 2 du décret n° 84-473 du 18 juin 1984, 591 et 593 du Code de procédure pénale ;

« en ce que l'arrêt attaqué a retenu la responsabilité pénale du département de l'Orne pour homicide par imprudence ;

« aux motifs qu'en tant que personne morale, le département est aux termes de l'article 121-2 du Code pénal responsable pénalement, selon les distinctions des articles 121-4 et 121-7 et dans les cas prévus par la loi ou le règlement, des infractions commises, pour son compte, par ses agents ou représentants ; qu'en l'espèce, aux termes de l'article 221-7 du Code pénal, le département de l'Orne peut être déclaré responsable pénalement de l'infraction d'atteinte involontaire à la vie régie par l'article 221-6 dans sa rédaction issue de la loi du 10 juillet 2000, applicable aux faits commis antérieurement à la date de son entrée en vigueur dans la mesure où il prévoit les éléments constitutifs nouveaux de l'infraction et est plus favorable pour les auteurs de cette infraction ; que toutefois, en tant que collectivité territoriale, il n'est responsable pénalement que des infractions commises dans l'exercice d'activités susceptibles de faire l'objet de convention de délégation de service public ; qu'en l'espèce, il résulte des pièces du dossier que le département de l'Orne, autorité organisatrice de premier rang du transport scolaire, a confié par convention l'exploitation de cette ligne régulière de transport non urbain à la STAO ; qu'aux termes de la loi du 10 juillet 2000, les conditions d'engagement de la responsabilité pénale des personnes morales restent inchangées ; celles-ci sont pénalement responsables de toute faute non intentionnelle – faute simple d'imprudence ou de négligence, manquement non délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence – de leurs organes ou représentants, alors même qu'en l'absence de toute faute

délibérée ou caractérisée au sens de l'article 121-3 alinéa 4 du Code pénal, la responsabilité pénale des personnes physiques ne pourrait être recherchée, ce qui est précisément le cas en l'espèce, s'agissant du président du Conseil général ; que s'agissant d'un lien de causalité entre l'acte et le résultat, la théorie de l'équivalence des conditions – chacune des causes peut être retenue à titre isolé – demeure valable pour les personnes morales ; que la personne morale étant une fiction juridique, elle ne peut réaliser elle-même et de façon autonome les éléments matériel et intellectuel de l'infraction ; un intermédiaire, en l'espèce, le président du conseil général, est nécessaire ; toutefois, l'appréciation des diligences accomplies doit se faire, contrairement à ce qui est soutenu, au regard des dispositions générales de l'article 121-3 du Code pénal, la responsabilité de la personne morale étant seule en cause, et non de l'article L. 3123-28 du Code général des collectivités territoriales qui renvoie à la responsabilité propre du Président du Conseil général - poursuivi en tant que personne physique ; que Jacques La Voie, expert près de la cour d'appel de Caen, estime que dans la mesure où il n'existe plus de point de rassemblement organisé (abri bus retiré), le point de ramassage scolaire à proximité du stop n'offrait pas toutes les garanties de sécurité possibles pour les enfants, d'autant que le point d'arrêt du car se trouvait dans le carrefour formé par les RD 51 et 916 ; le point de ramassage aurait dû être supprimé en même temps que l'abri retiré ; par ailleurs, il existait pour les véhicules accompagnateurs des enfants, à proximité du carrefour, des possibilités de stationnement, non aménagées, permettant à ces derniers d'éviter de traverser la RD 916, pour rejoindre le car de ramassage ; que Christian Andurand, expert près de la cour d'appel de Bordeaux, agréé par la Cour de Cassation, précise que le point de ramassage ne présentait manifestement aucune garantie de sécurité en raison de l'absence d'abri, de signalisation spécifique adaptée et de sa proximité avec l'intersection ; celui-ci qui ne semblait pas résulter d'un minimum de recherche pour la sécurité des enfants présentait toutes les caractéristiques d'un point d'arrêt sauvage ; il souligne la légèreté des mesures de sécurité prises par le conseil général pourtant organisateur de premier rang et dépositaire du pouvoir de sécurité en matière de transport scolaire, les conditions de l'implantation du point d'arrêt ayant un lien de causalité avec l'accident mortel ; il précise qu'à défaut d'un minimum d'aménagement consistant en l'existence d'un abri et d'une aire destinée aux véhicules des parents pour déposer les enfants, le point d'arrêt aurait dû être supprimé par l'organisateur ; qu'au regard de l'ensemble de ces éléments, la Cour estime que le président du Conseil général de l'Orne – Gérard Burel – agissant pour le compte du département, a commis une simple faute d'imprudence en accédant à la demande des parents des enfants de maintenir un point de ramassage à cet endroit considéré comme dangereux par les deux experts judiciaires alors qu'un autre abri, situé à peine à 400 mètres présentait toutes les garanties de sécurité dans le bourg lui-même, et qu'il a la maîtrise complète et la responsabilité du choix de l'implantation des arrêts, d'une part, et que, d'autre part, la voirie départementale relève également de sa compétence, les deux services étant coordonnés par ses soins ;

« alors que, l'organisation du transport scolaire auquel est rattaché l'aménagement de la voirie départementale, à la différence de son exploitation, n'est pas une activité susceptible de faire l'objet d'une délégation de service public ; que la prétendue négligence de l'autorité publique organisatrice qui n'aurait pas respecté les dispositions de sécurité sur l'emplacement du point d'arrêt d'un autocar scolaire et des contrôles de sécurité qui devaient être effectués, en maintenant un point de ramassage à un endroit, est nécessairement intervenue dans l'exercice d'une activité de service publique indélégalable ».

VU l'article 121-2 du Code pénal ;

Attendu qu'aux termes du deuxième alinéa de ce texte, les collectivités territoriales et leurs groupements ne sont responsables pénalement que des infractions commises dans l'exercice d'activités susceptibles de faire l'objet de conventions de délégation de service public ;

Que sont susceptibles de faire l'objet de telles conventions les activités ayant pour objet la gestion d'un service public lorsque, au regard de la nature de celui-ci et en l'absence de dispositions légales ou réglementaires contraires, elles peuvent être confiées, par la collectivité territoriale, à un délégataire public ou privé rémunéré, pour une part substantielle, en fonction des résultats de l'exploitation ;

Attendu que, pour déclarer le département de l'Orne coupable d'homicides involontaires, l'arrêt, après avoir relevé que cette collectivité territoriale a confié par convention l'exécution du service public des transports scolaires, dans les secteurs ruraux de la circonscription, à la société de transports automobiles de l'ouest (STAO), retient qu'en maintenant, à proximité d'un carrefour, dans une zone rurale, à 400 mètres d'un autre point d'arrêt pourvu d'un abri et situé sur la place du bourg de Saint-Georges-d'Annebecq, un point de ramassage scolaire non signalisé et dépourvu

tant d'abri que d'espace adapté au stationnement des véhicules des parents, le prévenu a commis par son représentant, le président du conseil général, qui avait la maîtrise du choix de l'implantation des arrêts et de la voirie, une faute d'imprudence ayant un lien de causalité avec les dommages ;

Mais attendu qu'en se déterminant ainsi, alors que, si l'exploitation du service des transports scolaires est susceptibles de faire l'objet d'une convention de délégation de service public il n'en va pas de même de son organisation, qui est confiée au département en application de l'article 29 de la loi du 22 juillet 1983, devenu l'article L. 213-11 du Code de l'éducation, et qui comprend notamment la détermination des itinéraires à suivre et des points d'arrêt à desservir, la cour d'appel a méconnu le sens et la portée du texte susvisé et du principe ci-dessus rappelé ;

D'où, il suit que la cassation est encourue ; qu'elle aura lieu sans renvoi, la Cour de Cassation étant en mesure d'appliquer directement la règle de droit, ainsi que le permet l'article L 135-5 du Code de l'organisation judiciaire, et de mettre fin au litige ;

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu d'examiner les autres moyens proposés ;

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt susvisé de la cour d'appel de Caen du 26 février 2003,

DIT qu'en l'espèce le département de l'Orne n'est pas susceptible de poursuites pénales ;

DIT n'y avoir lieu à renvoi ;

ORDONNE l'impression du présent arrêt, sa transcription sur les registres du greffe de la cour d'appel de Caen, sa mention en marge ou à la suite de l'arrêt annulé ;

Ainsi jugé et prononcé par la Cour de Cassation, chambre criminelle, en son audience publique, les jours, mois et an que dessus ;

Etaients présents aux débats et au délibéré : M. Cotte président, M. Blondet conseiller rapporteur, MM Farge, Palisse, Le Corroller, Castagnède conseillers de la chambre, Mmes Agostini, Beaudonnet, Gailly, M. Chaumont conseillers référendaires ;

Avocat général : Mme Commaret ;

Greffier de chambre : Mme Lambert ;

En foi de quoi le présent arrêt a été signé par le président, le rapporteur et le greffier de chambre ;

ANNEXE III : ACCIDENTOLOGIE (CNT – INRETS)

I - ELEMENTS DU CNT

Selon la définition retenue par le groupe de travail du CNT, l'accident de transport d'enfant comprend les accidents en trajet mais aussi ceux intervenus au point d'arrêt, que l'enfant soit heurté par l'autocar - souvent à l'occasion de bousculades - ou qu'il le soit par un véhicule croisant ou dépassant le car dans les instants qui suivent ou qui précèdent la montée ou la descente des élèves.

Rappel : La présente étude accidentologique n'est pas exhaustive : une modification de la procédure de remontée des informations a privé momentanément le CNT de sources statistiques complètes. Comme indiqué dans le rapport, cette question vient d'être réglée par la parution d'un arrêté de la Chancellerie l'habilitant à recevoir communication des procédures en cours (arrêté du 3 mai paru au JO du 18 mai 2004). Néanmoins il a été jugé intéressant de traiter les informations disponibles fin 2003 qui donnent une idée des causes et des circonstances de ces accidents.

1 Trois cas de figure d'accidents que l'on retrouve chaque année :

1) En 1997-1998

Les accidents au point d'arrêt ont représenté 10% du total des accidents de transport d'enfants (9 accidents sur 90), avec des conséquences lourdes puisqu'un enfant a été tué et 6 autres blessés gravement.

1 enfant est renversé par un véhicule tiers dépassant le car, à la montée (1 blessé léger),
3 enfants ont été heurtés par un véhicule croisant à la descente (3 blessés graves),
8 enfants ont été heurtés par le véhicule de transport lui-même (un tué, 3 blessés graves et 4 blessés légers). Ces accidents sont dus le plus souvent à des bousculades.

2) En 1998-1999

13 accidents (18% du total des accidents de transport d'enfants) ont entraîné 18 victimes avec des conséquences très lourdes (4 tués et 8 blessés graves).

On retrouve les deux circonstances accidentogènes :

L'enfant descend du car et est heurté par un véhicule tiers

7 accidents de ce type ont eu lieu :

- 3 se sont produits lors de choc avec des véhicules dépassant le car, causant 3 blessés graves.
- 4 se sont produits du fait de véhicules croisant le car, causant la mort de 3 enfants (dont deux dans le même accident), et blessant gravement 1 autre.

Exemples de ces accidents :

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

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

Un enfant descendant du car est heurté par un poids-lourd qui effectuait le dépassement du véhicule de transport en commun (1BG).

L'enfant, sur le point d'embarquer, est heurté par le véhicule de transport en commun

5 accidents ont causé 1 tué et 4 blessés graves.

3) En 1999-2000-2001

Pour des raisons de méthodologie, on a regroupé les statistiques de 2 années successives :1999/2000 et 2000/2001

Durant ces 2 années, parmi les 118 accidents répertoriés, 14 accidents se sont produits au point d'arrêt soit 12% du total .

Ces accidents au point d'arrêt ont fait 15 victimes - soit 5% du total.- dont 2 tués 8 blessés graves et 5 blessés légers

- A la descente

par un véhicule croisant : 4 accidents ont provoqué 1 tué, 2 blessés graves et 1 blessé léger.

A la descente du car, une enfant traverse derrière le véhicule de transport en commun et est heurtée par une voiture particulière le croisant (1T)

une enfant, qui descend d'un minibus, est percutée par une voiture particulière roulant en sens inverse (1BG)

Un enfant descendant d'un autocar, passe à l'arrière et est heurté par une voiture particulière croisant (1BG)

Un enfant descendant d'un car est heurté par un autre car le croisant (1BL)

par un véhicule dépassant : 3 accidents ont provoqué 2 blessés graves et 1 blessé léger.

Un poids-lourd dépasse un car, après avoir attendu que les enfants, qui débarquaient, aient traversé à l'arrière du véhicule, et percute un enfant qui traversait à l'avant de ce véhicule (1BG)

Un enfant descendant du car et traversant la chaussée est percuté par un véhicule particulier dépassant (1BL)

Un enfant traversant la chaussée, est percuté par une voiture particulière dépassant le bus à l'arrêt (1BG)

Par le véhicule de transport en commun lui-même (arrivée ou départ) : 7 accidents ont provoqué 1 tué, 4 blessés graves et 3 blessés légers

l'enfant courant le long de l'autobus afin d'actionner le système d'ouverture de porte, a perdu l'équilibre et a été écrasé par le véhicule de transport en commun. (1T)

Au point d'arrêt, une élève court pour rattraper l'autocar qui démarrait. Elle glisse et son pied gauche est écrasé par la roue avant droite du véhicule (1BG).

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

le car scolaire roule sur la cheville d'un élève qui est tombé sur la voie après avoir été poussé par un de ses camarades (1BG).

Un jeune piéton âgé de 11 ans attend le car scolaire sur le trottoir. Suite à une bousculade, ce piéton tombe sur la chaussée à hauteur de la roue arrière droite du car.(1BG)

Du fait d'une bousculade à l'arrivée du car, sur un parking sans aménagement, un enfant a son pied pris sous la roue du véhicule (1BG)

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

Sur une route verglacée, un autocar roulant à une vitesse excessive dérape et heurte un abribus où se trouvaient des enfants qu'il percute (2BL)

Le conducteur du bus effectue un demi tour sur le parking d'un supermarché. Lors de sa manœuvre il écrase le pied d'une lycéenne sourde et muette (1BL)

4) En 2001-2002

Le bilan provisoire et partiel fait état de 3 accidents au point d'arrêt sur un total de 49 accidents.

Parmi ces accidents au point d'arrêt, qui ont fait chacun 3 blessés graves

deux sont dus à des véhicules croisant après la descente des enfants, ceux-ci traversant sur un passage protégé.

l'un s'est produit à l'arrivée de l'autocar, qui manoeuvrait lentement, mais du fait d'un chahut, l'enfant a glissé et sa jambe a été écrasée par le car.

5) En 2002-2003

Sur les 28 accidents connus fin 2003, qui ont occasionné 5 blessés graves et 56 blessés légers, 5 accidents se sont produits au point d'arrêt, et ont été à l'origine des 5 blessés graves

lors de 2 accidents, 2 enfants ont été blessés par le car lui-même du fait de bousculades à l'arrivée du véhicule

à la descente du car à un point d'arrêt, 1 enfant, traversant derrière le car, en dehors du passage protégé et est percuté par un véhicule croisant .

un enfant, également hors du passage protégé, est heurté par un véhicule dépassant.

à la descente du bus, hors point d'arrêt, un enfant est heurté par un autre bus dépassant le premier.

II – TRAVAUX DE L'INRETS

Extrait du rapport n°256 « SCENARIOS TYPES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DES PIETONS ET ELEMENTS POUR LEUR PREVENTION » 2004 Thierry BRENAC, Claudine NACHTERGAELE, Hélène REIGNER février 2004.

Parmi les scénarios étudiés dans cet ouvrage, voir le **scénario de type I** analysé pages 45 à 53 .

Cités ci-dessus, deux scénarios complémentaires, analysant des configurations correspondant à la présente étude (page 164-165 de l'ouvrage).

Scenario type C7

Un bus ou un car scolaire effectue une manœuvre tournante vers la droite (parfois vers la gauche) à faible allure sur une place ou un parc de stationnement. L'attention du chauffeur est souvent captée par les nombreux piétons (souvent présents tout autour du bus) parfois par le contrôle sur le trafic, et il ne détecte pas un piéton présent sur son flanc, le heurte, parfois lui roule dessus (gravité parfois importante). Le piéton ne prête pas attention à la manœuvre du bus.

Un cas de l'échantillon initial et un cas de l'échantillon EDA correspondent à ce scénario type, qui a par ailleurs été mis en évidence dans des recherches antérieures (Brenac et Megheri, 1996 ; Tira et al., 1999). D'autre part et plus généralement, on peut noter que la majeure partie des piétons mortellement heurtés par des bus le sont au niveau des arrêts de bus (CERTU, ANATEEP, 1995 ; Hedelin et al., 2002 ; voir aussi le scénario type suivant).

Ce scénario type soulève le problème du partage des ressources attentionnelles pour les chauffeurs de bus lors de manœuvres sur des terminaux de lignes ou arrêts très importants (établissements d'enregistrement, par exemple) où les piétons sont nombreux, où d'autres véhicules sont parfois présents.

Des améliorations dans la conception des véhicules (visibilité, rétrovision, technologies de détection) peuvent sans doute être imaginées, mais leur réelle portée reste incertaine dans la mesure où elles ne contribueraient pas à la simplification de la tâche.

Des améliorations de la conception des lignes de transport (itinéraires), des terminaux et des arrêts majeurs, visant la suppression ou la limitation drastique des besoins de demi-tour ou de manœuvres tournantes marquées, paraissent de nature à prévenir ces accidents de façon plus radicale, même si elles sont également à évaluer. De même la réduction de la taille des véhicules de transports en commun (nombreux minibus remplaçant une flotte de bus moins nombreuse) évoquée par certains auteurs (Vayre, 2001), serait de nature à réduire les aires balayées lors des manœuvres tournantes et à limiter le risque d'accidents de ce type, sous réserve d'évaluation.

Scenario type C8

Un piéton âgé chute entre le trottoir et un bus, après en être descendu. Il est pris entre le trottoir et le bus lors du démarrage de celui-ci.

Ce scénario type n'est représenté que par un cas de l'échantillon complémentaire, mais les accidents corporels liés à la chute de voyageurs à la descente des bus constituent l'une des configurations connues de production de blessures aux arrêts de transports collectifs (Vayre, 2001)

Des configurations apparentées, mais distinctes, ont été par ailleurs relevées dans certaines études (C.N.T., 2003, concernant le transport d'enfants), et nous les citons ici bien que nous n'ayons pas trouvé de tels cas dans nos échantillons :

Bousculades entre enfants, pertes d'équilibre ou glissades conduisent parfois les enfants à chuter du trottoir sur la chaussée, au moment de l'arrivée ou du départ du car, et celui-ci roule alors sur l'enfant ou un de ses membres (dans d'autres cas, le piéton chute juste devant le car qui arrive, et se fait heurter). Le cas de piétons courant le long d'un car arrivant à un arrêt ou démarrant (le piéton espère alors le rattraper), et qui chutent ensuite sous le car, bien que moins fréquent, est également mentionné.

Les possibilités de prévention en matière de conception des véhicules de transports en commun et d'aménagement des arrêts (voir l'influence du trottoir) restent à étudier.

ANNEXE IV : EXPLOITATION DU QUESTIONNAIRE ADF/GART

I - EN CE QUI CONCERNE LES DEPARTEMENTS – (ADF)

Total des réponses de départements : **81**

soit un taux de réponses très important sachant que les départements de l'Ile de France ne sont pas concernés de la même manière du fait de la non application de la LOTI.
(un cependant a répondu).

Démarche méthodologique

a) Existe-t-il un recensement de tous les points d'arrêt desservis par les SATPS et SRO ?

Oui 54

13 sont en cours (parmi lesquels 4 ont répondu non à la question)

Certains départements ont réalisé un recensement exhaustif de tous les points d'arrêt, lignes régulières et scolaires. D'autres ont effectué le recensement pour les SRO mais seulement entamé le processus pour les SATPS (*htes Alpes, Ardèche, Bouches du Rhône ...*) ou plus rarement l'inverse (*Pyrénées-Atlantiques*).

Les chiffres parfois fournis témoignent de l'ampleur de la tâche : 5 000 points d'arrêt en *Charente*, 2 000 dans le *Doubs*, 2 500 en *Savoie*, 7 500 en *Haute-Savoie*.

« Environ 500 services de SATPS. En moyenne 10 arrêts montée-descente par service, soit 5000 points d'arrêt. Comment faire ? » (*Puy de Dôme*).

La *Meuse* fait faire le diagnostic par un bureau d'études, le *Cher* vient de lancer une étude sur la sécurisation qui permettra de classer les points suivant des critères sécuritaires.

Le recensement est de qualité variable : parfois il s'agit d'un simple recensement papier avec nom de l'arrêt, d'autres fois le recensement est informatisé avec des données GPS intégrées dans un SIG.

b) Existe-t-il un classification des P.A (par implantation, par degré d'équipement, par degré de dangerosité,...) ?

Oui 18

Le recensement (total ou partiel) a été assorti d'un classement dans 9 départements : *Allier, Alpes Hte Provence, Hautes Alpes, Charente, Hte Loire, Orne, Puy de Dôme, Pyrénées Atlantiques, Deux Sèvres*).

La *Loire* opère un classement seulement par degré d'équipement.

Le *Maine et Loire* a opéré un classement seulement pour les SRO

En fait, même en l'absence de classement, le critère « dangerosité » est souvent pris en compte : *l'Ardèche, la Côte d'Or, le Doubs, le Bas Rhin, la Hte Garonne, la Hte Vienne, la Savoie* le signalent explicitement.

c) Existe-t-il un recueil de bonnes pratiques, de prescriptions, voire un cahier des charges, prenant en compte notamment les aléas météorologiques et la circulation routière? (1)

Oui 14

Parmi les quelques départements qui ont répondu à cette question deux font référence au guide du CERTU et ANATEEP sur les points d'arrêt (*Charente, Moselle*).

En *Ardèche*, une plaquette destinée aux maires est en cours d'élaboration, définissant responsabilités et méthodologie pour la création des points d'arrêt.

De même en *Côte d'Or* et dans la *Loire, Loire Atlantique*.

Le *Bas Rhin* a élaboré des règles précises d'aménagement et un technicien vérifie la faisabilité de chaque arrêt.

Le *Finistère* évoque le guide à l'intention des décideurs locaux du CNT

Certains départements ont mis au point une procédure de gestion de crise dont la plupart visent plus particulièrement les conditions météo (*Gers, Htes Alpes, Meuse*)

Le *Pas de Calais et le Bas Rhin* adressent une circulaire annuelle aux maires chefs d'établissement et transporteurs sur la marche à suivre en cas d'intempéries.

Le *Doubs et la Somme* ont mis au point une procédure concertée entre tous les acteurs pour gérer ce type de situation.

d) Existe-t-il un observatoire des incidents et accidents en transport scolaire, et des solutions apportées ?

Oui 12

Les *Bouches du Rhône* se réfèrent aux données de la direction départementale de l'Équipement sur les accidents de transport en commun.

La *Côte d'Or* assure un suivi de chaque cas.

En *Eure et Loir et Finistère, Bas Rhin, Somme, Tarn et Garonne, Haute Vienne*, est instituée la connaissance systématique de tous les accidents sans qu'un observatoire formalisé soit institué.

L'*Orne* réfléchit à la mise en place de cet observatoire.

Observatoire partiel dans la *Loire*.

En *Morbihan*, dans le *Doubs* comme dans le territoire de *Belfort* les transporteurs doivent signaler au Conseil Général tout accident ou incident qui font l'objet d'un diagnostic systématique.

La *Haute Savoie* signale les difficultés d'obtenir le recueil des incidents de la chaîne du transport (retard, service non fait).

Le *Vaucluse* recense les accidents mais n'assure pas le suivi systématique des suites données.

Le *Calvados* a recruté un cadre pour suivre le dossier « sécurité des transports scolaires », particulièrement au point d'arrêt

e) Existe-t-il des procédures de contrôle et de vérification ?

Oui 59

1 - La plupart des départements qui ont répondu au questionnaire indiquent avoir mis en place une procédure de contrôle et de vérification.

Ce contrôle peut être effectué au cas par cas, souvent sur intervention du transporteur ou de façon systématique (*Tarn et Garonne* : 3 fois par an et par service).

Dans la plupart des cas, ce contrôle est effectué par un ou des contrôleurs du département (sans être exhaustif citons : *Maine et Loire, Indre, Ille et Vilaine, Morbihan*)... Pour quelques uns, ce contrôle est externalisé à une société spécialisée (*Bouches du Rhône, Alpes Maritimes, Nièvre, La Réunion*), avec un périodicité variable : mensuelle trimestrielle, semestrielle ou annuelle. Parfois on trouve une solution mixte - interne et externe - (*Charente, Nord, Tarn*)

Certains départements rappellent la responsabilité des AO2.

La *Sarthe* évoque expressément le cas d'une demande d'arrêt faite par les familles : celle-ci doit passer par le maire qui en porte ainsi la responsabilité.

Le *Cher* exige qu'à chaque création de point d'arrêt le transporteur, le Président de l'AO et le maire de la commune concernée doivent attester qu'il n'existe pas de problème de sécurité. Il est demandé au transporteur de signaler chaque point qu'il trouve dangereux. Le contrôleur du département lors de ses contrôles vérifie la sécurité des points d'arrêt.

2 - Parmi ceux qui ont répondu par la négative,

l'Ain annonce le projet de mise en place d'un contrôle (recrutement d'un contrôleur),

la *Côte d'Or* a recours aux contrôleurs du réseau Transco qui signalent les anomalies,

la *Charente maritime* dispose d'un agent chargé de la surveillance et de la maintenance et du caractère sécuritaire.

Le *Jura* évoque une Commission de sécurité mais dont le caractère consultatif en limite la portée. Il cite la pression des parents.

Le *Morbihan* opère régulièrement des diagnostics d'arrêt après signalement mais indique que son projet de contrôle systématique et de validation de chaque arrêt se heurte à la lourdeur des procédures et au manque de moyens.

Dans la *Somme* la mise en place des nouveaux arrêts par le Conseil Général se fait en concertation avec les communes et les transporteurs.

Le *Loiret* estime que les AO2 ont la responsabilité de la sécurité des arrêts qu'ils proposent.

En résumé, on peut constater qu'il existe en général une procédure de contrôle, plus ou moins formalisée, et souvent effectuée avec l'AO2 et/ou le maire concernés. Mais l'obstacle principal vient du respect de cette procédure qui subit une forte pression parentale. Elle réclame une forte volonté pour être appliquée sans défaut.

Mesures particulières

a) Existe-t-il un programme d'aménagement des points d'arrêt ?

Oui 30

De nombreux départements signalent des actions passées ou en cours, qui consistent dans des équipements en abribus et concernent principalement les lignes régulières (*Allier, Côte d'Or, Lot, Bouches du Rhône, Tarn et Garonne, Manche*).

Le plus souvent, l'aménagement des points d'arrêt se fait au cas par cas, avec subvention du département (*Morbihan, Hte Savoie...*).

La *Haute Garonne* qui a recensé les points d'arrêt dangereux et défini les priorités a prévu un programme de 160 aménagements entre 2002 et 2007 (3,35 millions d'euros)

Certains départements se sont engagés dans une démarche plus globale, comparable à celle de l'*Orne*. Ainsi les *Alpes Maritimes* (cf fiche Annexe suivante)

La *Meuse, le Cher, et la Savoie* viennent de lancer une étude sur la sécurisation qui permettra de classer les points suivant des critères sécuritaires et de lancer un programme d'aménagement. De même en *Hte Savoie* un groupe de travail a engagé une réflexion pour essayer d'établir un référentiel d'aménagement des points d'arrêt.

Les *Bouches du Rhône* engageront en 2004 un appel d'offres pour mener un diagnostic sécurité.

b) Existe-t-il un programme d'aménagement des aires d'arrêt devant les établissements scolaires ?

Oui 24

La plupart des départements signalent la prise en compte de l'aménagement des aires d'arrêt lors des constructions de collèges ou de rénovation. Il semble que cette pratique soit assez généralisée, sans qu'un programme soit expressément prévu.

c) Existe-t-il une limitation du nombre d'arrêts pour des motifs de sécurité ?

Oui 52

La plupart des départements déclarent avoir fixé une limitation du nombre d'arrêts pour des motifs de sécurité.

Certains ont fixé une distance minimale qui varie entre 1 Km (*Allier*) et 500 m (*Ardèche, Charente, Moselle*), voire 1,5 à 2 Km (*Indre, Jura*). Certains distinguent selon l'âge des enfants (500 m en primaire, 1 km en secondaire (*Vendée*)).

Le *Doubs* qui fixe la limite à 1 km prévoit que trois élèves au moins situés à une distance minimum de 3 kilomètres de l'établissement et à une distance minimale de 3 kilomètres du point d'arrêt le plus proche doivent être recensés pour créer un point de prise en charge qui allonge le tracé d'un service de ramassage scolaire existant

Certains adoptent la règle d'un arrêt par commune (*Marne*). De même le *Gers* qui, dans son règlement départemental à l'étude prévoit l'implantation d'arrêts supplémentaires hors commune dès que 3 élèves les utilisent.

Le *Morbihan* estime qu'il ne s'agit pas de limiter le nombre des arrêts de façon systématique mais qu'il va de soi que les problèmes de sécurité peuvent conduire à refuser un arrêt. Il juge préférable de privilégier la qualité de la desserte.

D'une manière générale, l'ensemble des départements signalent que, même si ils ont fixé une règle, des dérogations sont possibles, justifiées par la sécurité (ex : *Jura*). Le critère de sécurité semble bien prioritaire, de même que l'allongement du temps de parcours (*Hte Saône*).

Certains signalent la difficulté de résister à la pression des familles qui font valoir les dangers sur le trajet d'approche. (*Nord, Saône et Loire, Finistère, Sarthe*). « Refuser un arrêt proche du domicile

des parents est parfois mal perçu car cela oblige parfois aux enfants de circuler le matin et le soir le long de routes de campagne mal éclairées et dangereuses » (*Sarthe*).

En résumé, la question de la limitation du nombre d'arrêts fait toucher un aspect crucial du problème : assurer la sécurité des points d'arrêt sans réduire la qualité de la desserte qui est aussi un facteur de sécurité, les enfants étant plus en danger lors d'un cheminement piéton.

d) Existe-t-il des campagnes régulières de sensibilisation à la sécurité des transports scolaires ?

Oui 63

Les départements sont très nombreux à avoir répondu mener des campagnes de sensibilisation, suivant une périodicité annuelle, axée sur l'évacuation des cars et à présent, comme l'indiquent certains, sur le port de la ceinture.

La *Côte d'Or*, où ces exercices sont faits par les transporteurs dont beaucoup se sont dotés d'un « monsieur sécurité », signale le bon impact « les réticents deviennent volontaires ».

Dans le *Doubs*, en *Ille et Vilaine*, en *Bas Rhin* ces exercices sont faits par les contrôleurs du département et deux rencontres sont organisées par an entre le service des transports et les transporteurs.

Le *Finistère* dispose d'un car départemental dédié

L'*Indre* édite à chaque rentrée un livret sur le règlement et la discipline. De même la *Saône et Loire* et le *Vaucluse*. En *Vendée* il prend la forme d'un agenda. En *Haute Vienne* un code de bonne conduite figure au recto des cartes de transport.

La *Haute Loire* lance une campagne d'affichage tous les 2 ou 3 ans.

e) A destination :

des scolaires : **62**
des transporteurs : **19**
des automobilistes : **6**

La plupart des départements ont mis au point des actions de sensibilisation axées principalement sur les scolaires. Y participent les transporteurs et les contrôleurs. Elles sont animées par l'ANATEEP ou la Prévention routière.

En général la cible des enfants se situe au début du collège.

Le *Gers* privilégie les lycéens.

La *Moselle* étend ses exercices aux primaires.

En *Pas de Calais* une convention tripartite a été passée entre l'inspection académique l'ADATEEP et le Conseil Général pour mener ces actions de sécurité dans les collèges.

La *Manche* laisse cette mission de sensibilisation aux AO2 tout en menant au niveau départemental des actions d'information en faveur de la sécurité des usagers de transport collectif.

En *Charente* et dans le *Lot*, le *Vaucluse* des campagnes de formation des conducteurs sont organisées. En particulier, la *Charente* a mis en place depuis plusieurs années une formation spécifique destinée à l'ensemble des conducteurs intervenant en transport scolaire. Menée en interne, dans un lycée professionnel automobile, cette formation "départementale" obligatoire est aujourd'hui confiée au GRETA et répond à des besoins thématiques tels que le comportement de l'enfant ou la gestion de situations conflictuelles. Le Département incite les AO2 à s'engager dans cette démarche. Il apporte alors son expertise par l'intermédiaire de ses techniciens sécurité.

Le *Vaucluse*, qui opère sur l'ensemble des cibles a mis en place une incitation financière destinée aux transporteurs pour les encourager au recrutement d'assistants transport scolaire dont l'une des missions est de sensibiliser l'ensemble des acteurs au respect des conditions de sécurité

Le *Morbihan* est également soucieux d'atteindre toutes les cibles, y compris celle des autres usagers de la route. Il insiste sur la nécessité de relayer l'action du Conseil Général au niveau des acteurs locaux (AO2, transporteurs, établissements scolaires, communes...)

La cible des automobilistes est cependant peu visée, sans doute par manque de possibilités d'action.

f) Existe-t-il des mesures spécifiques liées à l'accessibilité (hors transport spécial des handicapés) ?

Oui 7 (mais plutôt 4 pour de réelles mesures spécifiques)

Parmi les départements qui ont répondu à cette question :

Les *Bouches du Rhône* ont lancé une étude « accessibilité ». La *Hte Garonne* subventionne le cheminement piétonnier qui est à la charge des communes.. Dans *l'Indre*, des aménagements ponctuels ont été réalisés dans certains collèges. En *Loire Atlantique*, une ligne spéciale a été équipée à La Turballe et un service à la demande a été mis en place (véhicules abeille). La *Meuse* mettra en service un transport à la demande en 2004..

Le *Bas Rhin* a mis en place des services de transport à la demande : depuis 2001, ces services dont l'organisation est déléguée aux communautés de communes doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le département prend en charge la totalité du surcoût lié à la mise en circulation de véhicules adaptés. Par ailleurs, dans le cadre de la restructuration de l'axe de la RN4, deux véhicules équipés d'un ascenseur destiné aux personnes à mobilité réduite seront mis en circulation fin avril 2004 ; par la suite, les points d'arrêt de cet axe seront également aménagés. La *Haute Saône* dispose d'un plan départemental d'accessibilité des collèges.

Dans le *Var* un contrat d'objectif a été lancé pour l'amélioration de l'accessibilité des transports publics au département. Une ligne doit faire l'objet d'équipement.

La *Réunion* entreprend une démarche collégiale pour élaborer un projet commun et une stratégie à court terme.

En résumé, l'accessibilité est une problématique émergente. Seuls quelques départements lancent des expérimentations, particulièrement sur des lignes à fort trafic.

Points particuliers

a) Démarches judiciaires en cours suite à un accident : mise en examen, procès,... ?

Oui 5

L'*Orne* connaît deux cas l'un devant la cour de cassation, l'autre en cours d'instruction.

Les *Alpes Maritimes* ont été condamnées en tant que personne morale .

Autre cas de poursuite : la *Côte d'Or* mais sur un cas très spécifique et non scolaire.

L'*Eure et Loir* signale une action terminée.

Le Conseil Générale de l'*Isère* s'est doté d'un service contentieux.

La *Creuse* note des démarches judiciaires à la suite d'incidents

b) Mettez-vous en oeuvre des actions spécifiques avec d'autres acteurs ?

Oui 58

- ANATEEP	33
- Education Nationale	33
- DDE	15
- Communes	17
Autres acteurs (lesquels) :	
Prévention Routière	18
Gendarmerie	11

Les exercices d'évacuation organisés avec l'ANATEEP sont souvent cités. Des départements signalent le bon accueil fait par l'Education Nationale aux actions faites en commun.

Le *Morbihan* rappelle qu'il est convaincu que le Conseil Général ne détient pas à lui seul les moyens d'améliorer encore la sécurité des transports scolaires. Une grande partie de son action vise donc à informer, à motiver, à former et à aider les acteurs au niveau local (organismes secondaires, transporteurs, établissements scolaires, communes,...).

Remarques particulières :**16** CHARENTE

Il doit être admis que la totalité des points d'arrêt observés dans un département rural ne pourra être sécurisée dans les termes exhaustifs souhaités et définis par exemple par le document méthodologique du CERTU. Il s'agit avant tout d'une question de moyens financiers...même si la sécurité constitue un élément majeur du transport.

De plus, et notamment en milieu rural, les arrêts sont très souvent observés pour un nombre réduit de bénéficiaires, quelquefois un seul, et on imagine mal les collectivités engager des travaux conséquents pour un cycle de 4 ans pour un collégien

S'il est incontestable que la définition des points d'arrêt appartient à l'Autorité organisatrice du transport et ne peut être laissée à l'initiative de l'opérateur, il est indispensable aujourd'hui de définir des règles claires et précises en la matière, sauf à recourir de manière abusive au "principe de précaution", contraire par une application démesurée à l'esprit qui doit présider à l'organisation du service public de transport. Le domaine d'intervention et de responsabilité des collectivités organisatrices de transport doit enfin être clairement défini sauf comme c'est semble t-il la tendance, être laissé à l'appréciation des différentes juridictions administratives ou pénales. (cf. fiche Annexe suivante)

39 JURA

La multiplicité des intervenants ne simplifie pas la situation.

Il faudrait définir, qui est responsable des aménagements et qui doit les financer. Est-ce l'organisateur du transport, le gestionnaire de la voirie ? Qui décide en dernier ressort ?

Qu'en est-il dans les PTU ? Comment cela se passe-t-il lorsqu'à un même arrêt, on retrouve un autocar TER, un autocar départemental et un autobus urbain, ce qui se traduit parfois par l'implantation de trois poteaux différents, l'un à coté de l'autre ? (effet réseau oblige).

Comment faire, en zone de montagne, lorsque la chaussée est enneigée et efface toute signalisation au sol ; que l'autocar ne peut pas s'arrêter à son emplacement car celui-ci est couvert de neige ; que les enfants sont obligés de cheminer sur la voie de circulation, réduite en largeur par les murs de neige, car les trottoirs n'existent plus ?

Cela se traduit par une augmentation du nombre d'arrêts pour des motifs de sécurité. Mais il ne faut surtout pas croire que ces arrêts supplémentaires ne sont en service qu'en période de neige : un arrêt réalisé une fois devient automatiquement un arrêt définitif.

*

* *

II - EN CE QUI CONCERNE LES AGGLOMERATIONS (GART)

Total des réponses : **30**.

Ce qui constitue un faible taux de réponse au regard du nombre des agglomérations, mais reste logique vis-à-vis de la responsabilité de l'organisation des transports scolaires dans les PTU. Les autorités organisatrices urbaines se sont moins senties concernées, peut-être à tort, par les questions soulevées à propos du ramassage scolaire (SATPS) en zone rurale. Les arrêts en zone urbaine sont considérés majoritairement comme mieux aménagés et mieux sécurisés qu'en zone rurale.

Pour un grand nombre d'agglomérations, le transport scolaire est organisé, d'une part, dans l'enceinte des PTU sur la base de services, spécifiques ou non, desservant des arrêts majoritairement aménagés et répertoriés du réseau urbain principal, avec un exploitant unique. D'autre part, à partir de circuits prenant leur origine hors des PTU et desservant des établissements scolaires situés dans les PTU, réalisés par différents exploitants. Et dans ce cas, il peut s'agir de conventions spécifiques entre l'autorité organisatrice urbaine et départementale, répartissant ou transférant les responsabilités ; on retrouve ainsi un mélange de situations et d'aménagements urbains et non urbains pour ces lignes. Ainsi, certaines AOTU à qui des CG ont transféré récemment des compétences en SATPS sont désireuses de connaître les conclusions de ces travaux.

Démarche méthodologique

a/ Existe-t-il un recensement de tous les points d'arrêt desservis par les SATPS et SRO

Oui : 21 - Non : 5

b/ Existe-t-il une classification des P.A.

Oui : 9 – Non : 17

Par implantation	Oui
Par degré d'équipement	Oui
Par degré de dangerosité	non

c/ Existe-t-il de bonnes pratiques, de prescriptions, voire un cahier des charges, prenant en compte les aléas météo et la circulation routière :

Oui : 4- Non : 21

Cahier des charges : arrêts accessibles, abribus, consignes montées/descentes ; préconisations sur la base des recommandations du CERTU.

d/ Observatoire ?

Oui : 4 – Non : 20

Oui, notamment suite à un accident...

e/ Existe-t-il des procédures de contrôles et vérification ?

Oui : 13 – Non : 12:

Périodicités variables : de 1 fois par mois à 1 fois par an.
Contrôles généralement effectués par l'exploitant urbain sur le PTU. Répartition des responsabilités et moyens de contrôles hors du PTU.

f/Remarques

RAS

Mesures particulières

a/ Existe-t-il un programme d'aménagement des points d'arrêt ?.

Oui : 10 – Non : 13

Au coup par coup ; certains programmes d'aménagements en accessibilité.
 Nombreux programmes d'aménagement des arrêts en cours, avec déplacements de mobilier encombrants, cheminements facilitant l'accès aux arrêts... réalisés en liaison avec les communes et en relation avec le PDU.

b/ Existe-t-il un programme d'aménagement des aires d'arrêt devant les établissements scolaires ?

Oui : 9 – Non : 15

Au cas par cas, quand cela est possible, en concertation avec les communes, en relation avec PDU et PDE lorsqu'ils existent.

c/ Existe-t-il une limitation du nombre d'arrêts pour des motifs de sécurité ?

Oui : 9 – Non : 15

Dans certains cas, lorsqu'une implantation d'arrêt est demandée et que la sécurité n'est pas assurée, cette implantation est refusée.

d/ Existe-t-il des campagnes régulières de sensibilisation à la sécurité des transports scolaires ?

Oui : 17 – Non : 7

Périodicité fréquemment annuelle, avec exercices d'évacuation. Souvent en partenariat avec l'ANATEEP, parfois à l'initiative de l'exploitant. Des animateurs interviennent dans les établissements scolaires tout au long de l'année scolaire.
 Parfois théâtre interactif, visite du dépôt de l'exploitant .

e/	<u>A destination des scolaires</u>	majoritairement
	<u>A destination des transporteurs</u>	OUI
	<u>A destination des automobilistes</u>	NON

f/ Existe-t-il des mesures spécifiques liées à l'accessibilité ?

Oui : 7 – Non : 15

Oui : en cours d'aménagement, ou bus accessibles, ou service PMR

Points particuliers

a/ Démarches judiciaires en cours ?

1 : Oui (ARRAS) – Non : 24

b/ Mettez-vous en œuvre des actions spécifiques avec d'autres acteurs ?

Education Nationale	7 OUI
DDE	3 OUI
Communes	11 OUI
Police nationale et municipale	3 OUI
Pompiers	3 OUI
Transporteurs	3 OUI
Médiateurs urbains	1 OUI
Conseil Général	2 OUI

Une intervention dans les collèges pour expliquer le fonctionnement des transports urbains (DIJON)

A noter la démarche avec l'ADASARD, association pour le développement d'actions de sécurité (routière) dans la région dunkerquoise.

Remarques notables :

Manques de financements pour procéder à des aménagements souhaitables (communes périurbaines).

ANNEXE V : QUELQUES EXEMPLES D'INITIATIVES

Ces exemples, fournis à titre indicatif, ont été communiqués à la suite du sondage ADF GART par les départements suivants :

06 - 16 - 52 - 59 - 67 - 74 - 77 -

A - ALPES MARITIMES (06)

Ce département a lancé le processus de diagnostic et de mise à niveau des points d'arrêt à la suite d'un accident .

Le délai imposé était très court : l'année. La démarche devait donc être très pragmatique et il a fait appel au CETE d'Aix en Provence pour la définition méthodologique et l'établissement d'une grille d'analyse à partir de l'analyse de quelques lignes pilote.

Le diagnostic complet a été effectué en 1999/2000 par deux bureaux extérieurs.

Il a porté sur 1700 points d'arrêt .

140 ont été déclarés en rouge comme être aménagements d'urgence ; certains d'entre eux ont dus être suspendus (notamment sur RN) dans l'attente des aménagements ;

520 ont été jugés moyens : aménagement de sécurité nécessaire mais non urgent ;

1040 ont été déclarés satisfaisant sur le plan de la sécurité, ne nécessitant qu'un aménagement de confort.

En 2003 la démarche d'aménagement de sécurisation était menée à bien sur 83 % des points d'arrêt sur route départementales ; le niveau de réalisation sur RN est très inférieur compte tenu difficultés avec les services de l'Etat, hormis les arrêts suspendus.

Certains arrêts aménagés en première phase font déjà l'objet de reprises, compte tenu des observations diverses et notamment de l'intervenant extérieur chargé du contrôle des lignes qui voit les arrêts en fonctionnement avec les utilisateurs et détecte quelquefois des dysfonctionnements.

Parmi les éléments les plus originaux adoptés dans le département, le traitement des surfaces d'attente : bouts de quais surélevés par rapport à la chaussée et fortement colorés .

En revanche les principales difficultés ont été les traversées piétons, non admises en rase campagne (surtout sur RN) et les cheminements d'accès aux points d'arrêt sur des routes sans accotements aménageables. Ces difficultés ont quelquefois conduit à refuser des scolaires s'ils n'étaient pas accompagnés par les parents jusqu'à un point sécurisé.

*

* *

B - LA CHARENTE (16)

Depuis Juillet 1999, après une expérimentation sur un secteur test, ce département a élaboré un processus de recensement de l'ensemble des points d'arrêt des services organisés par le Département en qualité de maître d'ouvrage : 5000 points d'arrêt sont potentiellement concernés. Pour chaque point d'arrêt, ce processus associe le Département (AO1), le transporteur concerné et le maire territorialement compétent.

Deux techniciens sécurité transport consacrent environ 50% de leur emploi du temps à ce recensement.

Après 3 années de plein exercice, 50% des points d'arrêt sont recensés.

Pour les points particuliers nécessitant un examen complémentaire, un groupe ad hoc est réuni , composé de représentant de la DDE (cellule sécurité), la Gendarmerie, la Prévention routière et quelquefois le SDIS.

Chaque point d'arrêt donne lieu à l'établissement d'une fiche de contrôle en 3 exemplaires (département, transporteur, maire) avant d'être saisi informatiquement.

Dans tous les cas, le point d'arrêt est défini par l'AO. Tous les arrêts qui seraient observés à l'initiative du conducteur ou de l'entreprise ne sauraient engager le Département. Ces dispositions sont rappelées chaque année à l'ensemble des entreprises en début d'année scolaire.

Le Département incite les AO2 à s'engager dans cette démarche. Il apporte alors son expertise par l'intermédiaire de ses techniciens sécurité

*

* *

C : La HAUTE-MARNE (52)

La sécurisation des arrêts dangereux

(Une démarche en cours de validation – avril 2004)

Un constat : mauvaise connaissance des emplacements d'arrêts dangereux

Une opportunité : mise en place d'un S.I.G.

Le facteur déclenchant : la condamnation du Conseil Général de l'Orne

La démarche initiale : notation systématique des 1 900 points d'arrêts et intégration des données dans le S.I.G..

Les moyens : Un contrôleur équipé d'un appareil photo numérique, d'une balise GPS et de grilles d'évaluation.

La méthode : Parcours des circuits scolaires en heure creuse dans chacun des 205 cars scolaires haut-marnais en compagnie du chauffeur attitré et de l'autorité organisatrice de second rang. Rendez-vous est pris à chaque arrêt avec le maire concerné. Il est ainsi possible d'avoir connaissance par exemple :

- du nombre d'élèves habituel à chaque arrêt,
 - des manœuvres du car à chaque arrêt,
 - des conditions d'attente et de cheminement lors d'intempéries,
- etc.

Notation de l'arrêt selon 7 critères :

1 - cheminement d'accès (trottoirs, etc ...),

2 - traversée des piétons (positionnement du passage clouté, etc ...),

3 - perception de l'arrêt (éclairage, signalisations verticale et horizontale),

4 - anticipation de l'arrêt par les automobilistes (en courbe, dans un carrefour, etc ...),

5 - taille et positionnement de l'aire d'attente réelle (en fonction du nombre d'enfants, cas des abris situés seulement de l'autre côté de la chaussée en cas de pluie, etc ...),

6 - nature de l'accotement, du sol de l'aire d'attente (facteurs conduisant les enfants à attendre le car sur la chaussée),

7 - manœuvres imposées à l'autocar.

La notation :

- sécurisé : 0 point
- améliorable : 1 point
- à revoir : 5 points
- dangereux : 25 points

Un exemple : (perception de l'arrêt)

- sécurisé : éclairage, signalisations verticale et horizontale suffisantes et bien entretenues (panneaux C6 et A13a, zigzag),
- améliorable : pas de signalisation horizontale,
- à revoir : pas de signalisation horizontale, signalisation verticale en mauvais état,
- dangereux : aucune signalisation.

Pondération : Plus tard, la somme des 7 notes précédentes sera pondérée en fonction de 3 éléments disponibles dans le S.I.G. :

- **le trafic** :
note x 2 si +1 000 vh/j, note x 5 si +5 000 vh/j,
- **l'accidentologie** (logiciel concerto) :
note x nombre d'accidents lors des 5 dernières années dans un rayon de 200 mètres autour de l'arrêt,
- **les vitesses pratiquées** (si disponible) :
note x 2 si V85 > 80 km/h

Compléments d'information : Le contrôleur peut ensuite faire un commentaire écrit sur l'arrêt, prend une photo, relève le positionnement par GPS et fait éventuellement un croquis d'une préconisation de nature à solutionner les problèmes de sécurité.

Formation et retour d'expérience : Le contrôleur sera formé à l'évaluation des différents critères. Les notes et coefficients évoqués ci-dessus sont susceptibles d'évoluer en fonction des premiers retours d'expérience.

Intégration au S.I.G. et bilan trimestriel : Les arrêts auxquels sont affectées les notes les plus élevées feront l'objet :

- d'un courrier au maire concerné,
- d'une réunion de sécurisation sur le terrain dans un format à définir (présence de la gendarmerie, du maire, du Conseil Général, du transporteur, etc.).

Des solutions adaptées seront proposées :

- mise en place d'équipements
- création d'un aménagement
- délocalisation

Quelques avantages du S.I.G. :

- permettre une gestion par catégories de danger grâce aux fonctions de tri (exemple : ensemble des arrêts nécessitant une remise à niveau de la signalisation verticale dans le cadre d'une commande),
- réactivité du traitement des arrêts dangereux tant les fonctions de tri et la visualisation sont un avantage sur la gestion au moyen d'une pile de fiches (de même qu'un graphique est plus parlant qu'un tableau de chiffres).
- permettre le recoupement des données concernant les arrêts scolaires avec d'autres données (viabilité hivernale, profil des chaussées, etc.).

Les données chiffrées sont encore à l'étude et donc susceptibles de modifications.

*
* *

D - LE NORD (59)

(Extrait du sondage ADF – GART)

Sur la démarche méthodologique

- Un recensement des points d'arrêt est opéré
- Le travail de classement est engagé : l'objectif prioritaire porte sur l'identification des points les plus dangereux.
- Il n'existe pas de recueil de bonnes pratiques formalisé. L'examen des points d'arrêts s'est effectué au cas par cas par les techniciens départementaux en relation avec les maires concernés.
- Chaque incident ou accident fait l'objet d'une attention particulière : identification des causes, détermination et mise en oeuvre des mesures correctives ou préventives correspondantes.
- Un double contrôle existe :
 1. contrôles par les services départementaux (démarche ponctuelle).
 2. contrôles par un prestataire externe (contrôle qualité : 5000 constatations annuelles).

Sur les mesures particulières

- Depuis 2001, le département a engagé une démarche d'identification des points d'arrêt (installation de poteaux d'arrêt et d'abribus). Cette campagne est quasiment achevée et devrait être suivie de marquages au sol. Ces travaux seront vraisemblablement décalés par suite des interrogations relatives à l'opportunité de maintenir l'ensemble des points d'arrêt.
- Concernant les aménagements des aires d'arrêt devant les établissements scolaires, ceux-ci sont surtout réalisés à l'occasion d'opérations de reconstruction.
- Une tendance à la limitation du nombre d'arrêts est constatée depuis 2003 par suite d'une vigilance accrue lors de l'examen des demandes des familles portant sur la création de nouveaux arrêts.
- Des actions de sensibilisation ponctuelles destinées aux scolaires sont organisées. D'autre part l'attention des transporteurs est régulièrement attirée sur la sécurité. Des réflexions sont en cours pour aller au-delà des interventions actuelles, notamment pour lancer une campagne générale de sensibilisation.
- Sur l'accessibilité, le département a décidé fin 2003 du lancement d'une étude de mobilité dans le but de déterminer la faisabilité de mettre en place des moyens de transport complémentaires pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite, notamment.
- Aucune procédure judiciaire n'est en cours, suite à un accident.

Remarque

Fin 2003, suite à la condamnation du département de l'Orne, un groupe de travail interne au département du Nord a été mis en place, associant la direction des Transports, la direction de la Voirie et des infrastructures, la direction des Etudes et affaires juridiques sur cette question des points d'arrêt,

Le développement des actions de sensibilisation à la sécurité dans les transports et l'identification des points d'arrêt les plus dangereux, constituent les axes prioritaires d'action dégagés par ce groupe de travail.

Chaque point fait l'objet d'un coefficient de 1 à 5 qui permet de classer les arrêts selon leur caractère dangereux. La vitesse est prise grâce à un radar.

Des fiches relatives à la détermination des conditions de sécurité sont actuellement testées. Elles doivent être complétées par un calcul qui attribuera un coefficient selon les éléments qui seront jugés plus ou moins facteurs de danger (exemples ci-après)

ENQUÊTEUR				DATE			
IDENTIFICATION DU POINT D' ARRET							
N° Bassin							
Commune				Code			
Nom d' arrêt				Code			
Rue							
Type de Voirie	1 RN	2 RD	3 VC		Trafic: Véh:jour		
	Largeur de chaussée			Catégorie de trafic			
Situation	1 En Agglomération		2 Hors agglomération				
	1 Entrée de commune	2 Dans la commune		3 Sortie de commune			
	Desserte	LR			DB		
	Trafic montée			Trafic descente			
SENS							
				CODE			
Coordonnées	X=			Y=			
	Vitesse Autorisée						
	Vitesse Constatée						
	Vitesse Retenue						
EQUIPEMENT DU POINT D'ARRET							
ABRIBUS				POTEAU			
Propriété	1-Département	2-Commune		Etat:1b/2d/3l	Sol		
	Etat:1b/2d/3l	Sol	Sol alentour	1 Aucun		1 Dur	
1 Aucun				2 Dpt		2 Herbe	
2 Bleu				3 Autre		3 Schiste	
3 Bois						4 Fossé	
4 Brique				Position: 1// -2L			
5 Verre				Visibilité VP	Distance		
6 Tole							
Distance /Bord de chaussée:				Distance /Bord de chaussée:			
ACCES AU POINT D' ARRET							
Cheminement des voyageurs	1 Chaussée	2 Trottoir		3 Schiste	4 Herbe	5 Autre	
	Etat b/d/i						
	Largeur						
Eclairage		1 Aucun	2 Lampe		3 Néon		
Passage piét	1 Aucun	2 Sous car	3 Devant car		4 Derrière car		
Marquage	1 Aucun	2 Ilôt			3 Bande continue		4 Pointillé
Présence de	1 Aucune	2 Bande Cycle			3 Piste cycle	Catégorie	
Réalisation d' un Bateau	1/oui 2/non				Largeur		

Nord (suite)

IDENTIFICATION DU POINT D'ARRÊT			
N° Bassin	0		
Commune	0	Code	0
Nbrmd arrêt	0	Code	0
SENS	0	Code	0
		Vitesse retenue	0

CARREFOUR		Signalisation
	Distance	
1 En Croix		1 Stop
2 En T (arrêt)		2 Balise
3 En T (oppo)		3 Priorité Droite

VIRAGE		
Courbure		Distance
1 faible		
2 prononcé		
3 à angle droit		

SECTION COURANTE	
Distance de visibilité	

PROFIL EN LONG		
		Distance
1 En bas de côte		
2 En Sommet de côte		
3 En montée		
4 En descente		

GRATTOIRE		
		Distance
1 Entrée de gratoire		
2 Dans le gratoire		
3 Sortie de gratoire		

CARREFOUR		Signalisation
	Distance	
1 En Croix		1 Stop
2 En T (arrêt)		2 Balise
3 En T (oppo)		3 Priorité Droite

VIRAGE		
Courbure		Distance
1 faible		
2 prononcé		
3 à angle droit		

avant	ARRÊT	après
-------	--------------	-------

PROFIL EN LONG		
		Distance
1 En bas de côte		
2 En Sommet de côte		
3 En montée		
4 En descente		

GRATTOIRE		
		Distance
1 Entrée de gratoire		
2 Dans le gratoire		
3 Sortie de gratoire		

CARREFOUR		Signalisation
	Distance	
1 En Croix		1 Stop
2 En T (arrêt)		2 Balise
3 En T (oppo)		3 Priorité Droite

VIRAGE		
Courbure		Distance
1 faible		
2 prononcé		
3 à angle droit		

SECTION COURANTE	
Distance de visibilité	

PROFIL EN LONG		
		Distance
1 En bas de côte		
2 En Sommet de côte		
3 En montée		
4 En descente		

GRATTOIRE		
		Distance
1 Entrée de gratoire		
2 Dans le gratoire		
3 Sortie de gratoire		

E : LE BAS RHIN (67) (extrait du rapport voté par l'assemblée générale du Conseil Général en avril 2000)

Propositions de principes pour l'aménagement de points d'arrêt hors agglomération le long des routes départementales

D'une manière générale, afin de préserver la sécurité des usagers, l'implantation des points d'arrêt (lignes régulières et transports scolaires) doit se faire **préférentiellement à l'intérieur des agglomérations**, où la vitesse des véhicules est réduite et les cheminements piétons déjà organisés.

Si néanmoins un arrêt hors agglomération s'avère **exceptionnellement nécessaire**, son aménagement devra répondre à l'ensemble des recommandations suivantes, modulées selon le niveau de trafic et les vitesses pratiquées :

- **arrêt sur la chaussée uniquement sur les voies ayant un trafic inférieur à 1500 véhicules par jour** et des vitesses pratiquées inférieures à 90 km/h (V85 : pratiquée par 85% des usagers inférieur à 90 km/h).
- **arrêt avec niche de stationnement sur les voies ayant un trafic compris entre 1500 et 5000 véhicules par jour** et des vitesses pratiquées inférieures à 90 km/h (V85 : pratiquée par 85% des usagers inférieur à 90 km/h).
- **les arrêts hors agglomérations sur les voies avec un trafic supérieur à 5000 véhicules par jour seraient strictement limités.** Ils ne seraient acceptés qu'après une étude des solutions envisageables et un examen de la clientèle potentielle, présents à l'arbitrage de la Commission des transports des structures et des voies de communication.
- *NB : 5000 véhicules/j correspondent à 1 véhicule toutes les 7 secondes en heure de pointe (2 sens confondus) ce qui justifie une attention particulière pour ce type de voie.*
- Desserte de **3 habitations minimum**. Toute demande de dérogation à ce critère sera soumise à l'avis de la sous commission des transports des structures et des voies de communication.
- Présence d'un **accotement stabilisé de 2 m de large minimum** servant d'aire d'attente aux usagers des services de transport .
- Existence d'un **cheminement adapté entre les habitations et le point d'arrêt**, permettant la circulation des piétons hors chaussée.
- **Distance de visibilité de 200 m de part et d'autre de l'arrêt.**
- **Possibilité de franchissement de la voie par les piétons** dans de bonnes conditions de sécurité.

Une synthèse des critères est jointe à la fin de cette annexe . Les schémas de principe avec les caractéristiques minimales de la configuration des arrêts sur chaussée et des arrêts en encoche (ou niche de stationnement) sont conformes aux recommandations du « Guide pour la sécurité des aires d'arrêt » CERTU 1995 .

En cohérence avec le dispositif proposé une réflexion complémentaire pourrait être menée sur les équipements de sécurité contribuant à la visibilité des véhicules assurant les lignes régulières et les transports scolaires.

Maîtrise d'ouvrage –Financement

Deux dispositifs sont proposés, selon l'aménagement concerne la mise en sécurité d'un point d'arrêt existant, ou la création d'un nouvel arrêt.

1. Mise en sécurité des arrêts hors agglomération existants au 1^{er} janvier 2000

Après inventaire détaillé de l'ensemble des points d'arrêt hors agglomération, autorisés le long des routes départementales, le dispositif suivant serait mis en œuvre dans les cas des arrêts présentant un risque pour les usagers :

- maîtrise d'ouvrage serait assurée par le Département

- une participation de la commune (ou de la structure intercommunale) concernée serait attendue à hauteur de 50 % du montant HT des travaux d'aménagement,
- la commune ou la structure intercommunale s'engagerait par ailleurs à assumer la gestion ultérieure de l'aire d'arrêt.

Les arrêts recensés, mais non officiellement autorisés par nos services feraient l'objet d'un nouvel examen, comme toute nouvelle création de point d'arrêt selon le dispositif ci-après.

2. Arrêts hors agglomérations créés après le 1^{er} janvier 2000

Pour tout point d'arrêt hors agglomération, situé le long des routes départementales, dont la création serait demandée après le 1^{er} janvier 2000, le dispositif suivant serait appliqué :

- la maîtrise d'ouvrage incomberait à la commune (ou à la structure intercommunale) concernée, dans le cadre d'une permission de voirie.
- La mise à disposition des emprises nécessaires à l'aménagement seraient assurées par la commune (ou la structure intercommunale)
- L'élargissement du dispositif d'aide à la création d'arrêts de cars en agglomération, dans le cadre des opérations de sécurité, qui prévoit une subvention à hauteur de 50% du coût HT, pour un montant de travaux subventionnables plafonné à 150 000 F TTC par opération
- La gestion ultérieure de l'aire d'arrêt serait assurée par la commune (ou la structure intercommunale)

*

* *

TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS (lignes régulières et transports scolaires)
Points d'arrêt hors agglomération le long des routes départementales
(Bas-Rhin)

Obligations réglementaires et propositions de critères d'aménagement

	Trafic < 1500 v/j	1500<T<5000 v/j	T>5000 v/j	Observations
<u>Principe d'acceptation</u> d'un arrêt hors agglomération, si au moins <u>trois</u> habitations sont desservies.	Oui	Oui avec niche d'arrêt du car	non	
<u>Conditions d'implantation</u>				
◆ Visibilité de part et d'autre du point d'arrêt	> ou égal à 200 m	> ou égal à 200 m		
◆ Vitesse des véhicules	V85 < 90km/h	V85 < 90km/h		
◆ Aménagement de l'arrêt	- arrêt de car sur chaussée - accotement stabilisé I >2m - poteau d'arrêt (panneau C6)	- niche de stationnement - accotement stabilisé I >2m - poteau d'arrêt (panneau C6)		Obligation réglementaire, en plus du poteau Réseau 67 sur les lignes régulières
◆ Cheminement piétons hors chaussée entre l'arrêt et les habitations				
<u>Financement :</u>				
◆ Terrains	mis à disposition (ou remboursés) par les communes			
◆ Aménagement voirie	à la charge des communes avec possibilité de subvention			

F – LA SAVOIE (74)**AMELIORATION DU FONCTIONNEMENT
DES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS NON URBAINS****AMENAGEMENT ET SECURISATION DES POINTS D'ARRETS**

Le Département de la Savoie souhaite tout mettre en œuvre pour favoriser le fonctionnement et la qualité de service des transports collectifs dont la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) l'a rendu responsable. En particulier, les usagers doivent pouvoir utiliser le car en toute sécurité.

1-La sécurité des transports départementaux :

En 1999, le Département incite les transporteurs à rajeunir leur parc de véhicules.

En 2001, l'Assemblée départementale instaure un fonds permanent, destiné à subventionner les communes dans leur effort d'aménagement et de sécurisation des aires de regroupement des cars scolaires et des points d'arrêt.

Une première opération de sécurisation d'une aire de prise en charge/dépose des élèves a lieu devant un lycée de Moûtiers en 2003.

Par ailleurs, le Département vérifie, sur le terrain, le travail effectué par les transporteurs (âge et état des véhicules, exactitude de l'itinéraire, respect des arrêts, ponctualité).

Enfin, le comportement des élèves dans le bus est surveillé, avec une intervention si nécessaire. En matière de prévention, un programme d'actions axé sur les comportements individuels, le respect des règles et la connaissance du monde du transport est mis en place.

2-Une politique encore plus ambitieuse pour les points d'arrêt :

En 2004, le Département de la Savoie adopte une politique encore plus volontariste. Il s'agit, pour Chacun des 2 600 points d'arrêt recensés:

- d'établir un diagnostic sécurité
- d'entreprendre une action pluriannuelle d'aménagement
- de donner une assise réglementaire et juridique, opposable aux tiers, par l'établissement d'une convention avec chaque commune.

En outre, un travail d'expertise sur la sécurité des aires de prise en charge et de dépose des élèves devant certains collèges et lycées est mené, avec l'appui d'un bureau d'Etudes. Cette analyse comporte un volet diagnostic suivi d'une proposition d'aménagement par établissement scolaire en fonction des contraintes locales. Des actions d'aménagement devront être lancées en fonction des conclusions de ce travail.

1- Pour les **points d'arrêt**, le principe de financement est le suivant :

	Route Nationale	Route Départementale hors agglomération	Route Départementale en agglomération, et voirie communale
Maîtrise d'ouvrage	Etat	Département	Commune ou EPCI
Financement Conseil général	–	100 %	Le Département accorde, dans ce cas, une subvention de 50 %.

2 - Pour les **aires des écoles primaires**, la commune est maître d'ouvrage du projet et est subventionnée par le Conseil général dans une fourchette oscillant entre 20 et 50 % du montant du projet, en fonction de la richesse de la commune, pour une dépense plafonnée à 304 898 € HT.

3 - Pour les **aires des collèges et des lycées** :

	Nouveau collège	Nouveau lycée	Collège et lycée existant
Maîtrise d'ouvrage	Département	A négocié Région / Département	Commune ou EPCI
Financement Conseil général	100 %	50 % Région et 50 % Département	Le Département accorderait dans ce cas une subvention de 50 %.

La sécurisation des points et aires d'arrêt est un « chantier » conséquent, ambitieux. Il sera mené à bien sur plusieurs années consécutives. Deux lignes budgétaires ont été créées :

- aides aux communes (points d'arrêt en agglomération et/ou sur voie communale, et aires des écoles)
- opérations départementales (points d'arrêt sur RD hors agglomération et aires des collèges et lycées).

Au total, et sous réserve du vote annuel du budget par les élus, le rythme annuel de financement pourrait être de l'ordre de 700 000 €, ce qui permettrait de financer entre 300 et 500 points d'arrêt par an.

Les aménagements aux points d'arrêt qui auront été jugés dangereux (niveau 1) lors du diagnostic sécurité seront réalisés en priorité.

Par ailleurs, pour ce qui concerne les aires de dépose/prise en charge des élèves dans les établissements scolaires secondaires étudiés par le cabinet d'étude, les établissements classés en rouge devront être traités en priorité.

La sécurisation de l'ensemble des points d'arrêt et aires scolaires nécessitera plusieurs années (au minimum 5 ans).

*

* *

G - SEINE et MARNE (77)**Les départements d'Ile de France sont concernés par les transports scolaires qu'ils subventionnent et ils devraient l'être d'autant plus du fait de la décentralisation.**

Sur les pratiques de traitement des points d'arrêt scolaires en région Ile de France, il faut distinguer les arrêts des services spéciaux qui relèvent le cas échéant d'un financement local de ceux des lignes régulières justiciables, sous certaines conditions, d'un financement de la région (50% HT) et du STIF (50% HT).

Si on prend le cas de la Seine et Marne par exemple, les études et financement des aménagements de points d'arrêt peuvent être résumés comme suit:

- services spéciaux scolaires:

pour chaque arrêt (création de service, nouvel arrêt d'un service existant) l'organisateur est incité à organiser une réunion "sur place" avec son représentant (souvent le maire de la commune concernée), la DDE et l'entreprise de transport pour examiner son positionnement et les aménagements éventuellement nécessaires à réaliser. Le Conseil Général peut être sollicité pour fournir l'abri bus, la commune devant, en principe, financer la plate forme et les aménagements annexes. Le Conseil général de Seine et Marne a lancé depuis 1986 une campagne de financement des abri-bus représentant un stock de 750, attribués à la demande des maires, en fonction notamment de critères de proximité des collèges et de fréquentation, avec un souci de répartition entre les 514 communes du département.

- lignes régulières:

la politique d'aide aux investissements de la région et du STIF permet de subventionner, entre autres, les gares routières et les aménagements de points d'arrêt (50% région et 50% STIF). Indépendamment des possibilités de financer des points d'arrêt isolés, cette politique permet, à l'occasion de restructurations de réseaux conventionnés par le Conseil Général et un maître d'ouvrage intercommunal de revoir tous les points d'arrêt d'un réseau avec une approche sécurité et transport (rationalisation des points de montée et de descente). Ces opérations, qui se développent, représentent des dossiers de financement importants puisqu'ils peuvent porter sur plus de 100 arrêts.

*

* *

ANNEXE VI : TRIPTYQUE EDITE PAR L'ANATEEP A L'INTENTION DES PARENTS (exemple)

Les responsabilités parentales



Parents,

- Vous êtes responsables de votre enfant du départ du domicile jusqu'au point d'arrêt.
- Si votre enfant fréquente une classe maternelle, vous devez **obligatoirement l'accompagner** jusqu'à la porte du véhicule, et l'attendre au retour.

Les zones de danger : autour du car ou du bus

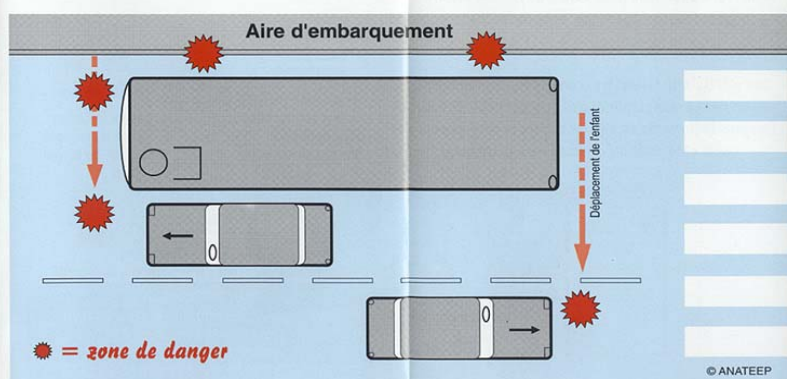
Aux points d'arrêt, les accidents sont les plus graves.
Sensibilisez vos enfants à ces zones de danger, un enfant averti en vaut deux.

SI VOUS ÊTES PARENTS

- Rappeler à votre enfant les règles à respecter dans les transports scolaires surtout aux points d'arrêt.
- N'attendez jamais votre enfant du mauvais côté de la chaussée. Votre enfant ne doit pas traverser.
- Devant l'école, ne stationnez pas en double ou triple file ou sur un emplacement réservé aux cars. Ne bloquez pas la circulation.

SI VOUS ÊTES AUTOMOBILISTE

- Ralentissez et si nécessaire arrêtez-vous lorsque le car ou le bus dépose ou prend des voyageurs (art. R413.17 du nouveau Code de la route)
- Anticipez sur le comportement imprévisible d'enfants sur les points d'arrêt. Adaptez votre vitesse.



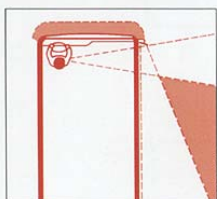
Le saviez-vous ?

Les autocars sont tenus de passer aux Mines (DRIRE) tous les six mois afin de vérifier s'ils respectent les normes de sécurité prévues par la loi ou le règlement.

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité pour les jeunes de 14 à 25 ans. Les deux-roues sont particulièrement vulnérables.

Un enfant de moins de huit ans a l'angle d'ouverture sur son champ visuel réduit de 180 à 70 degrés. Il a des «œillères». Il lui faut 4 secondes pour constater qu'une voiture roule (contre 1/4 seconde pour un adulte).

Des «angles morts» (zones où le conducteur ne voit rien) existent autour des autocars et autobus. Les plus importants se situent devant le pare-chocs, sur le côté droit du véhicule, et à l'arrière.



UN TRANSPORT SÛR

Nombre de victimes (enfants de 3 à 17 ans)*	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Piétons	103	1 069	4 734
Deux roues	262	3 141	10 225
Voitures particulières	300	1 381	7 196
Transports en commun d'enfants	6	23	199
Total	671	5 614	7 451

* moyennes sur les trois dernières années
Tué : victime décédée sur le coup ou durant la période de 6 jours suivant.
Blessé grave : blessé ayant été hospitalisé durant au moins 6 jours.
Blessé léger : blessé ayant subi un traumatisme nécessitant un traitement médical avec ou sans hospitalisation.

Faites voyager vos enfants dans les cars et les bus plutôt que sur des deux-roues ou dans vos voitures



Le Conseil général a la responsabilité de l'organisation des transports scolaires



La Préfecture veille au respect du code de la route



L'ADATEEP de Dordogne anime des séquences d'éducation à la sécurité

Pour tout contact :
MM. Jean-Marie Fouhety et Max Charrut
Route de la Tour Blanche
24340 Mareuil sur Belle
Tel : 05.53.60.90.95 - Fax : 05.53.60.51.79



Améliorons ensemble les transports scolaires

Parents,
vous avez des responsabilités



Document édité dans le cadre du PDSAR de Dordogne

ANNEXE VII : COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL**PRESIDENT : Monsieur André LARDEUX**

Sénateur de Maine et Loire

Rapporteur : Mme Christine MURRET-LABARTHE (CNT)**PARTICIPANTS**

M.	Abdel	ABDELLATIF	Ministère Intérieur - DLPAJ
Mme	Véronique	ANTIPHON-AUBANEL	Ministère des Transports - DTT TTTC 3
M .	Reginald	BABIN	GART
M.	Paul	BARRE	Prévention routière
M.	Pierre	BARTHELET	CG 67 (Bas-Rhin)
Mme	Marie-Christine	BAUDRY	Ministère Jeunesse et Education Nationale
M.	Christian	BELTRAME	UNOSTRA - chef d'entreprise
M .	François	BERNARD	DDE 77 (Seine et Marne)
M.	Yves	BONDUELLE	Inspecteur général de l'Équipement - BEA TT
M.	Dominique	BOUILLON	CNT - secrétaire général adjoint
M.		BREMOND	FNTV - chef d'entreprise
M.	Thierry	BRENAC	INRETS - Département mécanisme d'accident
M.	Eric	BRETON	ANATEEP
M.	Gérard	BUREL	Président du C.G. de l'Orne
M.	André	CHAZEAU	Min Transports - DSCR IC3 chef du bureau
Mme	Morgane	CHUSSEAU-RAFFRAY	FNTV
M.	Olivier	DARONDEAU	CG 52 (Hte Marne)
M.	Benoît	DINGREMONT	Min Transports DTT/TTTC 3 chargé du bureau
M.	Bernard	DUJARDIN	CG 59 (Nord)
M.	Jean-Louis	FLAHAUT	ANATEEP - secrétaire général
M.	Gérard	FRANCOIS	Ministère de l'Intérieur DLPAJ
Mme	Martine	GIACOMETTI	Ministère Jeunesse et Education Nat.
M.	Ronan	GOALEN	FNTV
M.	Jean-Michel	GUERNON	DSCR/SRR
M.	Bernard	HIRON	CERTU
Mme	Christiane	IZEL	CNT- COLIAC - rapporteure générale
M.	Michel	JACOMME	CG 61 (Orne)
M.	Michel	L'HIGUINER	CG 56 (Morbihan)
Capitaine	Sébastien	LEMOINE	Direction Générale Gendarmerie Nationale
Mme	Odile	LENNE	CG 59 (Nord)
Mme	Hélène	MARCHAL	UNAF
M.		MARTINEZ	Fédération Transport CGT
M.	Olivier	MONIER	CFDT Transports
M.	Alain	MOUGNIOTTE	Délégation Interministérielle Sécurité routière
M.	Laurent	NICOLE	SETRA
M.	Daniel	PARSY	FNTV - chef d'entreprise
Com. Div.	Bernard	PASTORINI	Ministère Intérieur - Sécurité publique
M.	Sylvain	PENNA	CG 28 (Eure et Loir)
M.	Dominique	PRAT	CERTU - chef du département sécurité voirie
Mme	Delphine	RACINE	GART
M.	Bruno	ROBERT	CG 73 (Savoie)
M.	Alain	ROLLAND	CG 06 (Alpes Maritimes)
M.	Christian	ROSE	UNOSTRA - délégué général
M.	Yves	TRESSON	Assemblée des Départements de France (ADF)
M.	Patrick	VILLESSOT	FNTV - chef d'entreprise)