

Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires

AVERTISSEMENT

Ce *Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires* a vocation à être mis à jour régulièrement, en fonction des évolutions législatives et réglementaires annoncées ou à venir, afin de donner aux praticiens du transport scolaire et à toutes celles et ceux qui s'y intéressent, un document pratique, exhaustif et actualisé.

Table des matières

INTRODUCTION.....	4
Chapitre I – LE RÔLE DES AUTORITÉS ORGANISATRICES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS SCOLAIRES.....	5
I. La convention d'exploitation : niveau de qualité, sécurité et contrôle.....	6
A. L'AO définit le contenu de la convention d'exploitation sur les bases suivantes:.....	6
B. L'AO définit le «règlement de transports scolaires».....	6
C. L'AO assure le contrôle de l'application de la convention d'exploitation par le transporteur.....	7
II. La responsabilité des intervenants dans le choix des moyens.....	7
A. La responsabilité de l'organisateur.....	7
B. D'autres intervenants importants sont concernés aux côtés des organisateurs.....	8
1- Les détenteurs des pouvoirs de police et/ou le gestionnaire de voirie.....	8
2- Le transporteur.....	9
III. L'anticipation des aléas.....	10
IV. La prévention de la délinquance et la lutte contre le harcèlement.....	10
Chapitre II – LES VÉHICULES : ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ.....	10
I. Les véhicules de transport en commun.....	11
A. Les réceptions et visites techniques.....	11
B. Les contrôles.....	11
C. Les prescriptions d'ordre général en relation avec la sécurité des transports en commun.....	12
1. Documents et chronotachygraphe.....	12
2. Équipements de sécurité.....	12
3. Limitation de vitesse.....	13
4. Nombre maximum de passagers.....	14
D. Les règles spécifiques aux transports en commun d'enfants.....	14
1. Documents.....	14
2. Mesures de sécurité.....	14
E. Les ceintures de sécurité, les éthylotests anti-démarrage, et autres équipements.....	14
1. Ceintures de sécurité.....	14
2. Ethylotests anti-démarrage (EAD).....	14
II. Les véhicules légers.....	15
A. Les prescriptions techniques et de sécurité.....	15
1. Visites techniques.....	15
2. Signalétique véhicules légers.....	15
3. Ceintures de sécurité à bord des véhicules légers.....	15
4. Limitations de vitesse applicables aux véhicules légers.....	16
B. Les responsabilités et les assurances.....	16
1. Transport à titre onéreux.....	16
2. Transport organisé par les parents à titre réciproque.....	16
CHAPITRE III : LE CONDUCTEUR PARTENAIRE DE LA SECURITE.....	18
I. Les conditions générales d'exercice.....	18
A. Les obligations du code de la route.....	18
1. Permis de conduire.....	18
a. Type de permis.....	18
b. Aptitude médicale à la conduite.....	18

B. Les obligations de la législation sociale.....	19
1. Les durées de conduite et de repos par les textes.....	19
2. Les durées de conduite et de repos définies par le règlement européen.....	20
II. La formation des conducteurs.....	22
A. Formation et exercice de la profession.....	22
B. Formation et amélioration de la sécurité.....	22
C. La prévention des risques aux addictions.....	23
a. Un taux spécifique.....	23
b. Un outil à caractère préventif : l'éthylotest anti-démarrage (EAD).....	23
c. Les risques liés à l'alcool et à la consommation de stupéfiants.....	23
D. La formation spécifique aux transports d'enfants.....	23
CHAPITRE IV – UN MOMENT CRUCIAL DU TRANSPORT SCOLAIRE : LA MONTÉE ET LA DESCENTE DU VEHICULE.....	26
I. L'implantation et l'équipement des points d'arrêt.....	26
A. La situation et la signalisation des points d'arrêt.....	26
1. Hors agglomération.....	26
2. Dans les agglomérations :.....	27
B. Leur équipement.....	27
II. Les phases d'embarquement et de débarquement.....	28
A. L'arrivée du véhicule.....	28
1. Dans les aires de rassemblement proches des établissements.....	28
2. Aux points d'arrêt le long du trajet.....	28
B. La montée et la descente des élèves.....	28
CHAPITRE V – COMMENT SÉCURISER LE TRAJET.....	29
I. L'itinéraire et la consistance du service.....	29
A. L'itinéraire et les arrêts.....	29
B. La durée du déplacement.....	30
C. Les horaires.....	30
II. Le transport proprement dit.....	31
A. Les enfants doivent être transportés assis.....	31
Au-delà de la limite de kilométrage.....	32
B. Les enfants doivent porter la ceinture de sécurité dès que leur morphologie le permet (3 ans)	33
1. L'obligation découle du code de la route (art. R412-1 et R412-2).....	33
2. Enfants de moins de 3 ans.....	34
3. Enfants handicapés transportés sur leur fauteuil roulant.....	34
III. L'accompagnement.....	34
A. L'arrêté du 2 juillet 1982 : l'obligation d'accompagnement.....	34
B. L'accompagnement en trajet s'avère de plus en plus nécessaire :.....	35
1. Pour les jeunes enfants.....	35
2. Pour les enfants en situation de handicap.....	35
3. L'accompagnement peut se révéler nécessaire.....	35
Chapitre VI : L'INDISPENSABLE COORDINATION AVEC L'ÉDUCATION NATIONALE.....	36
I. Concertation et coopération.....	36
A. Les relations avec les organisateurs de transports.....	36
B. Le rôle des chefs d'établissement, des directeurs d'école et des inspecteurs de l'éducation nationale.....	37
C. Le conseil départemental de l'éducation nationale (CDEN).....	37
II. Comment amener les élèves à devenir acteurs de leur sécurité ?.....	38
A. Les consignes de prévention.....	38
1. L'enfant piéton non accompagné.....	38
2. L'enfant passager.....	39
B. Les consignes de sécurité et d'alerte en cas d'incident et d'accident.....	39
1. L'évacuation.....	40
2. L'alerte.....	40
Qui alerter ?.....	40
Quelles informations transmettre ?.....	41
C. Comment former et éduquer à la sécurité ?.....	41
1. La concertation au plan local.....	41
2. La sensibilisation des adultes et l'éducation des enfants.....	42
a. Le rôle des parents d'élèves dans la sensibilisation des enfants.....	42
b. La sensibilisation des autres usagers de la route.....	43
c. L'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire.....	43

INTRODUCTION

Les transports scolaires, services réguliers créés pour assurer à titre principal et à l'intention des élèves la desserte des écoles et des établissements d'enseignement, concernent chaque jour plus de quatre millions d'élèves dont deux millions en secteur rural. Ils sont donc au cœur du quotidien de nombre de jeunes et de leurs familles.

La préoccupation majeure en matière de transport scolaire est et reste la sécurité de tous. Elle dépend de la connaissance et de l'application des règles et du comportement de chacun.

Bien que leur organisation soit de la compétence des départements et des autorités organisatrices des transports urbains, l'Etat doit faciliter l'organisation des transports scolaires au regard notamment de leur qualité et des conditions de sécurité, en favorisant tout particulièrement le développement de la concertation.

Ce guide est destiné aux décideurs locaux et à leurs partenaires. Il a vocation à répondre aux différentes questions qu'ils peuvent se poser dans l'application d'une réglementation dense et formule des propositions pour les aider dans leur action de tous les jours sur le terrain.

Créé en 1989, ce guide régulièrement actualisé (2000, 2006 et 2011) a été entièrement refondu afin de prendre en compte les évolutions réglementaires et diffuser les « bonnes pratiques » en termes de transport scolaire.

Cette dernière version, entièrement revue, est le fruit d'un travail collaboratif entre les différents partenaires concernés : l'Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP), la Fédération nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), l'Union des Transports Publics (UTP), le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), l'Assemblée des Départements de France (ADF) et les services de l'Etat (Ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social, Ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche, Ministère de l'intérieur, Ministère chargé des transports). Elle traduit la volonté de mettre à la disposition d'un public large un document pratique, accessible et le plus complet possible.

Ce guide traite des chapitres suivants :

Chapitre I - Le rôle des autorités organisatrices en matière de transports scolaires ;

Chapitre II - Les véhicules, éléments de sécurité ;

Chapitre III - Le conducteur, partenaire de la sécurité ;

Chapitre IV - Un moment crucial du transport scolaire : la montée et la descente du véhicule ;

Chapitre V - Comment sécuriser le trajet ;

Chapitre VI - La coordination avec l'éducation nationale.

La forme du guide a également été revue afin d'en faciliter la consultation.

Chapitre I – LE RÔLE DES AUTORITÉS ORGANISATRICES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS SCOLAIRES

Le cadre de l'organisation des transports scolaires est défini par le **code des transports** (art. L3111-7 et suivants) et le **code de l'éducation** (art. L213-11 et suivants, R213-3 à R213-12 et R213-20 et suivants). Les transports scolaires sont des services réguliers publics de transport, au sens de l'article L3111-7 du code des transports.

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

Le Département ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains («organiseurs de premier rang»), en application de l'article L3111-9 **du code des transports**, peut confier par convention tout ou partie de l'organisation de transports scolaires à des communes, groupements de communes ou syndicats mixtes, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves et associations familiales (appelés «organiseurs de second rang»).

En région Île-de-France, depuis la loi n° 2008-643 du 1er juillet 2008 *relative à l'organisation des transports scolaires en Île-de-France*, cette responsabilité qui, jusqu'à présent, en vertu de l'article 1^{er} alinéa 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, revenait exclusivement au Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), peut être exercée par les départements de cette région, qui ont la possibilité de subdéléguer à des autorités organisatrices de proximité, de droit public ou privé, tout ou partie des services de transports scolaires qui leur ont été confiés par le STIF.

L'exécution d'un service de transport public régulier de personnes – et donc d'un transport scolaire – peut être assurée (article L1221-3 du **code des transports**) soit par un opérateur interne (régie, société publique locale...), soit par une entreprise ayant passé, à la suite d'un appel d'offre, une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.

L'article L3111-7.1 du **code des transports** place le transport d'élèves en situation de handicap dans un cadre dérogatoire vis-à-vis des règles de mise en accessibilité des infrastructures et services de transport. Ainsi, les représentants légaux d'un élève handicapé scolarisé dont le projet personnalisé de scolarisation mentionné à l'article L. 112-2 du **code de l'éducation** prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire peuvent demander la mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté. La mise en accessibilité ne peut alors être refusée qu'en cas d'impossibilité technique avérée définie à l'article L. 1112-4. Dans ce cas, un moyen de transport de substitution est organisé. Les autres points d'arrêt à l'usage exclusif du service de transport scolaire ne sont pas soumis à l'obligation d'accessibilité. Du matériel roulant routier accessible est affecté aux lignes dont certains points d'arrêt sont soumis à cette obligation d'accessibilité.

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

Les transports scolaires permettent l'accès de tous à l'éducation; ils contribuent à la diminution des risques routiers en évitant le recours à d'autres modes de transport individuel plus accidentogènes.

La réglementation, et notamment l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié *relatif au transport en commun de personnes*, confirme la responsabilité des autorités organisatrices (AO) sur plusieurs points et en particulier:

- le niveau de qualité, de sécurité et de contrôle des conventions d'exploitation;
- le choix des moyens, dont le choix des véhicules à utiliser.
- l'anticipation des situations de crise.

I. La convention d'exploitation : niveau de qualité, sécurité et contrôle

A. L'AO définit le contenu de la convention d'exploitation sur les bases suivantes:

- art. R213-4 du **code de l'éducation**
- les besoins à satisfaire en matière de transport scolaire sont déterminés avec précision avant tout appel à concurrence, sur la base du **code des marchés publics** (art. 5)
- ou le **code général des collectivités territoriales** (art. L1411-1) qui fixe le cadre des délégations de service public dont le transport scolaire peut faire l'objet;

Il appartient aux AO de fixer le niveau de qualité des transports scolaires.

Afin de répondre au mieux à cet impératif de qualité, il est nécessaire que les conventions aient une durée suffisante pour permettre aux entreprises de proposer une prestation de qualité (qui implique des investissements humains et matériels sur la durée).

Pour information, diverses publications portent sur la définition de la qualité des prestations dans les appels d'offres (par ex.: «*Repères pour la rédaction des conventions d'exploitation*» – CERTU 2010 – collection *Références*).

En outre, l'article R213-4 du **code de l'éducation** fixe les items qui doivent nécessairement figurer dans les conventions entre les AO de services à titre principal scolaire et les entreprises :

- Le nom des établissements scolaires et de chacun des points d'arrêt des circuits.
- L'itinéraire à suivre et le kilométrage quotidien. Ces données doivent être réactualisées chaque année scolaire.
- La fréquence et les horaires.
- Le nombre d'élèves prévu.
- Le nombre de jour pendant lesquels le service doit être assuré.
- Les responsabilités de chacune des parties concernant les mesures à prendre pour assurer la garde des élèves dans le véhicule et aux arrêts.
- Les conditions de transport des personnes n'ayant pas la qualité d'élève. La tarification applicable aux usagers non scolaires et l'affectation des recettes correspondantes.

Par ailleurs, il semble également judicieux de préciser dans ces mêmes conventions certains éléments ayant trait directement ou indirectement à la viabilité des conditions de sécurité de ces transports, au titre desquels nous pouvons citer :

- Les assurances à contracter pour chacune des parties.
- Les possibilités et les conditions d'une éventuelle sous-traitance du titulaire du contrat à un autre exploitant, en précisant le partage des responsabilités attendues.
- Le contrôle de l'exécution des services et notamment les mesures prises par l'AO en cas de non-exécution ou de défaillance dans l'exploitation des services.
- La répartition des rôles et des canaux au sujet de l'information des usagers.
- Les dispositions à prendre en cas de changement d'AO.
- Les clauses de résiliation anticipée, les questions de déchéance du contrat.
- Les mesures à prendre en cas d'indiscipline des élèves dans les véhicules, en lien avec le règlement de transport » ci-après exposé.

B. L'AO définit le «règlement de transports scolaires»

Le «règlement de transports scolaires» explicite les conditions du transport scolaire à l'ensemble des partenaires, et notamment des familles. Il peut définir:

- les conditions de création et d'attribution des services routiers réguliers assurant, à titre principal à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement;
- les bénéficiaires et les conditions à remplir pour accéder au service de transport scolaire;
- les conditions financières (participation de l'AO, modalités de recouvrement de la contribution financière éventuelle des familles, aux frais engagés pour l'exécution de ces transports...);
- les sanctions applicables en cas de non-respect de ces règles, notamment les cas d'exclusion de l'élève du service de transport scolaire.

Concernant ce dernier point, le ministre de l'Intérieur, dans la réponse qu'il a faite à la question écrite de M. Jean-Claude Frécon, sénateur de la Loire et président de l'ANATEEP (*Question écrite n° 02099 de M. Jean-Claude Frécon (Loire – SOC) publiée dans le JO Sénat du 27/09/2012 – page 2080*) a précisé les points suivants:

«...un règlement de transports scolaires [...], peut prévoir un régime de sanctions à l'égard des usagers. Ce règlement peut légalement prévoir un régime d'exclusion temporaire des élèves. Conformément au droit commun, les sanctions doivent rester proportionnées à la gravité des faits constatés. En revanche, l'exécutif ne peut pas prononcer une sanction qui n'aurait pas été prévue par un règlement préalablement adopté par la collectivité.»

Outre les responsables légaux des élèves, les AO veillent à informer les autorités éducatives des problèmes rencontrés (la mise en place d'un dispositif de suivi est souhaitable). Les solutions à mettre en œuvre peuvent être élaborées dans un cadre concerté.

C. L'AO assure le contrôle de l'application de la convention d'exploitation par le transporteur:

Le contrôle de l'application de la convention d'exploitation est une mission essentielle pour assurer la qualité du transport et la sécurité des élèves. L'article 100 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif au transport en commun de personnes précise ainsi que la réglementation en vigueur « ne fait pas obstacle à l'exécution des mesures plus contraignantes prescrites par tous autres règlements en vigueur ou insérés dans les cahiers des charges ou conventions qui régissent les entreprises concédées ou contractuelles de services routiers de transport public en commun de personnes, les entreprises affermées et les régies ». Ce contrôle peut être assuré par le personnel de l'AO ou externalisé.

II. La responsabilité des intervenants dans le choix des moyens

A. La responsabilité de l'organisateur

L'arrêté du 2 juillet 1982 modifié précise la responsabilité des intervenants:

- L'article 60 précise que «*la responsabilité de chaque intervenant dans toute opération de transport est engagée par les manquements qui lui sont imputables*».
- Il indique que : «*tout organisateur de transport doit s'assurer que le type de véhicule utilisé est adapté au service effectué* », l'article 75 précisant que le principe retenu, en ce qui concerne les enfants, est le transport assis : le véhicule retenu est en conséquence un autocar. Ceci sous-tend également qu'un recensement exhaustif des effectifs annuels à transporter soit réalisé afin de faire correspondre, en amont de toute montée, la capacité des véhicules avec le volume d'usagers scolaires à transporter.

La jurisprudence est constante et claire : c'est l'organisateur qui a la responsabilité et donc la charge de la garde des enfants. La convention avec l'exploitant doit définir les responsabilités en matière de garde des élèves, mais l'organisateur a une obligation générale de surveillance, y compris sur ligne régulière. Pour les services créés pour assurer à titre principal, à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement, les responsabilités en matière de garde des enfants pendant le transport doivent être définies dans la convention passée entre l'organisateur et l'exploitant (article R213-4 du **code de l'éducation**)

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

Confirmant sa jurisprudence, constante en l'espèce, le Conseil d'Etat a fermement établi dans un arrêt du 30 mai 1986 (époux Faix contre département de l'Aveyron) que le département, même sans organiser directement un service spécial de transport scolaire et en présence d'une convention passée avec un exploitant, est responsable de la sécurité des élèves et en particulier de leur surveillance pendant le trajet et aux points d'arrêts. Cette responsabilité n'est donc pas limitée au transport lui-même ; elle s'étend aux opérations de montée et de descente.

Les accidents les plus graves dont sont victimes les élèves qui empruntent un service routier de transport en

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

L'assurance de l'organisateur

En l'absence d'obligation légale, l'assurance de l'organisateur («responsabilité civile», «défense et recours» et éventuellement, «individuelle accident») est fortement recommandée¹. Elle doit couvrir:

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

b) les personnes suivantes:

- Le souscripteur du contrat (organisateur du transport et membres du conseil d'administration pour une personne morale);
- Le personnel salarié (y compris le conducteur si l'organisateur est lui-même transporteur);
- Les accompagnateurs et les personnes bénévoles qui surveillent l'embarquement ou le débarquement des élèves, quel que soit le lien de parenté avec ceux-ci.

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

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

Enfin, chaque année, des enfants de maternelle sont «oubliés» dans les véhicules qui les acheminent vers leur établissement scolaire. En l'absence de «tours du car» à l'issue du circuit ou du service, le conducteur et/ou l'accompagnateur ne les ont pas vus. Ce constat nous rappelle l'importance de la présence d'accompagnateurs sensibilisés à ce risque.

Il est indispensable que l'organisateur de transport scolaire mentionne explicitement (dans une charte, dans son règlement, dans sa convention avec le transporteur...) l'obligation de ce «tour du car». En cas de non-respect de cette disposition, il faut prévoir des sanctions adaptées.

B. D'autres intervenants importants sont concernés aux côtés des organisateurs

1- Les détenteurs des pouvoirs de police et/ou le gestionnaire de voirie

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

La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publique. Elle comprend notamment tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité de passage dans les rues, places et voies publiques... (art. L2212-2 du **code général des collectivités territoriales**).

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

¹ cf. réponse du Ministre de l'Intérieur à la députée Marie-Jo Zimmermann, QE n° 87634, publiée au JOAN le 14/12/2010, page 13520

- en agglomération, par le maire (art. L2213-1 à L2213-6 du **code général des collectivités territoriales**). Le maire exerce ainsi la police de la circulation sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur de l'agglomération, y compris les traversées de routes nationales et départementales;
- hors agglomération, par le maire, le président du conseil départemental ou le préfet, selon la nature de la voirie.

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

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

Une réponse à une question écrite a précisé que l'exercice du pouvoir de police du maire ne pouvant, par nature, être confié qu'à des agents placés sous l'autorité directe de l'administration, un maire ne peut pas permettre à une association de parents d'élèves d'assurer la circulation devant une école.²

La circulaire interministérielle n° 95-071 du 23 mars 1995 sur l'amélioration des transports scolaires³ précise que « *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* ».

De plus, la circulaire n° 97-178 du 18 septembre 1997 relative à la surveillance et à la sécurité des élèves dans les écoles maternelles et élémentaires publiques rappelle que « *si le directeur constate des facteurs de risques, notamment au niveau des aires de stationnement des cars, [il] doit se rapprocher des services municipaux pour rechercher les moyens d'une sécurité optimale* ».

2- Le transporteur

En matière de transport scolaire, le transporteur se trouve lié contractuellement (art L1221-3 du **code des transports**) par une obligation de résultat (art 1147 du **code civil**). Il assume une lourde présomption de responsabilité pendant la durée d'exécution du contrat de transport.

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

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

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

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

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

² J.O. A.N. questions écrites du 9 août 1999 p. 4877-4878

³ Circulaire faisant l'objet d'une réécriture et en cours de publication

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

III. L'anticipation des aléas

En cas de perturbation prévisible du trafic, la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (titre III), prévoit qu'il appartient à l'AO de définir des dessertes prioritaires.

Par ailleurs, l'AO doit prendre les dispositions nécessaires pour faire face aux situations de crise. Il est souhaitable que soient mises en place des procédures adaptées aux différents aléas, en déterminant très précisément les rôles de chacun, et qu'elles diffusent le plus largement possible ces informations, ce qui suppose :

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

À noter que le ministère chargé des transports a établi, en collaboration avec les organisations professionnelles de transporteurs de personnes, une fiche méthodologique⁴ à l'attention des rédacteurs préfectoraux d'arrêtés d'interdiction de circulation ponctuels, permettant de cibler au mieux les types de services et les véhicules concernés par les interdictions.

IV. La prévention de la délinquance et la lutte contre le harcèlement

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

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

Ces dispositions confirment la nécessité de prévoir, dans le règlement des transports de l'AO, un «code de civilité» et ses sanctions. Parallèlement, les AO ont tout intérêt à développer des actions de prévention contre le harcèlement, phénomène qui ne s'arrête malheureusement pas à la porte des établissements scolaires. Elles communiquent également à leurs usagers des transports scolaires, par tout moyen qu'elles identifieront, le numéro de Stop au harcèlement: 0808 807 010.

Chapitre II – LES VÉHICULES : ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ

La construction des véhicules de transport en commun, leur aménagement, leur équipement, leur entretien, comme leur exploitation sont soumis à une réglementation précise et contraignante, particulièrement contrôlée, s'appliquant aux véhicules effectuant des transports scolaires énumérées dans **le code de la route** (art. R311-1) et dans l'arrêté du 2 juillet 1982 (art. 2), autocars principalement. Toutefois, les transports scolaires peuvent

⁴ Fiche méthodologique : transport en commun de personnes. Interdictions de circulation en période d'intempéries. Aide à la rédaction des arrêtés d'interdiction de circulation, 2012

également être réalisés au moyen de véhicules légers, véhicules de 10 places et moins, lesquels peuvent être majoritaires dans certains départements ruraux.

Pour l'ensemble de ces véhicules, l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées est venue préciser que la mise en accessibilité des points d'arrêt et, par voie de conséquence, la mise à disposition d'un véhicule accessible, est soumise à un projet personnalisé de scolarisation lequel requiert l'utilisation du réseau de transports scolaires par l'élève handicapé. Dans cette hypothèse, les représentants légaux de l'élève handicapé scolarisé peuvent demander la mise en accessibilité à la fois des points d'arrêt de son domicile et de son établissement scolaire et un véhicule accessible, conformes aux dispositions spécifiques figurant dans l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié (en particulier son article 53), ainsi que dans l'arrêté du 23 août 2013 relatif aux prescriptions techniques en matière d'accessibilité des véhicules légers.

I. Les véhicules de transport en commun

A. Les réceptions et visites techniques

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

Depuis le 29 octobre 2010, les véhicules de transport en commun neufs sont soumis à l'arrêté du 4 mai 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes et équipements destinés à ces véhicules en application de la directive 2007/46/CE

L'article R323-23 du **code de la route** prévoit que la mise en circulation des véhicules de transport en commun nécessite la délivrance d'une autorisation dite **« attestation d'aménagement »** (« ex-carte violette »), qui doit être **conservée dans le véhicule**. Cette attestation peut être délivrée soit par le constructeur du véhicule soit par les services de l'Etat (DREAL/DRIE) selon les modalités prévues par l'article 85 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié. Ce document énumère toutes les conditions particulières auxquelles est subordonnée l'autorisation de mise en circulation et notamment le nombre maximum de places assises ou éventuellement debout.

Le transport en commun d'enfants **debout** peut être exceptionnellement toléré (cf. plus loin) uniquement dans le cadre de **services réguliers**, ce qui est le cas du transport scolaire, à l'initiative de tout organisateur de services à titre principal scolaires (SATPS), dans la limite du nombre de places indiqué à la rubrique « transports en commun d'enfants » de l'attestation d'aménagement, et sous réserve que les barres, poignées de maintien et rambardes soient adaptées à la taille des enfants.

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

Les **visites techniques périodiques** sont renouvelées tous les **6 mois** (art. R323-23 du **code de la route** et art. 86 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié). Des visites supplémentaires peuvent être ordonnées par le préfet du département (art. 86 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

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

En outre, l'entreprise doit mettre à disposition du conducteur un **registre de signalement** des défauts constatés sur le véhicule ou tout autre support qui permet d'assurer le suivi de ces informations. (art. 62 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié)⁵.

B. Les contrôles

⁵www.utac-otc.com .Enfin, pour les dispositions transitoires et particulières concernant ces matières, on se reportera au titre IV de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié.

Le ministre chargé des transports a, pour le compte de l'État, la responsabilité des transports routiers de marchandises et de voyageurs. Pour exercer sa mission et contrôler le respect des réglementations auxquelles sont soumis les transports routiers, il s'appuie sur son administration centrale et sur les services déconcentrés que sont les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), en coordination avec les autres ministères chargés du contrôle des transports routiers.

C'est ainsi qu'interviennent habituellement:

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

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

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

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

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

La circulaire n° 87-42 du 12 mai *relative au contrôle des réglementations applicables aux transports routiers*, dans son annexe V, rappelle les règles de sécurité applicables aux véhicules utilisés en transport en commun de personnes et indique les points essentiels sur lesquels doivent porter plus particulièrement les contrôles et les vérifications supplémentaires des règles spécifiques aux transports en commun d'enfants.

1. Documents et chronotachygraphe

- permis de conduire;
- certificat d'immatriculation;
- attestation d'aménagement «ex-carte violette» du véhicule (autorisation de mise en circulation – ou, à défaut et provisoirement, procès-verbal de visite – présentée à toute réquisition, visite technique tous les six mois);
- attestation d'assurance;
- le cas échéant, liste nominative des passagers;
- présence du chronotachygraphe ainsi que des feuilles d'enregistrement ou disques (chronotachygraphe analogique) ou carte (chronotachygraphe numérique).

2. Équipements de sécurité

- issues: l'agent chargé du contrôle doit s'assurer du bon fonctionnement des issues de secours et de la présence de l'inscription «issue de secours»;
- marteaux brise-vitres ou dispositif équivalent (signalisation et présence): comme le prévoit l'article 74 de l'arrêté du 2 juillet 1982, les dispositifs destinés à briser les vitres (marteaux) en cas de danger peuvent être regroupés dans le poste de conduite ou à proximité immédiate du conducteur lorsque les conditions d'exploitation, notamment celles liées au vandalisme, le justifient. Il convient de ne pas avoir une interprétation trop extensive de cette possibilité, qui doit être réservée aux services réguliers urbains et périurbains (notamment en cas de problèmes de délinquance avérés ou de particularités locales...). En effet, prendre la décision non justifiée de regrouper les marteaux à l'avant peut être lourd de conséquence pour le décideur si, lors d'un accident, il est démontré que l'absence de marteaux au niveau des vitres a aggravé les dommages subis par les passagers.
- commandes intérieures d'ouverture des portes, levées des poignées ou traction des manettes ou commandes spécialement protégées;
- extincteur homologué «transport»; (les hydrocarbures halogénés sont prohibés dans le compartiment voyageur; la date de la vérification annuelle doit être portée sur l'extincteur; pour la capacité minimale de l'extincteur: se reporter à l'annexe I de l'arrêté du 2 juillet 1982);

- emplacement de l'extincteur (qui doit être visible et facilement accessible);
- date de validité de l'extincteur;
- boîte de premiers secours (sauf véhicules assurant un service dans les limites géographiques visées à l'article 71 de l'arrêté du 2 juillet 1982);

(Le contenu minimum de chaque boîte de premiers secours doit être conforme à la liste définie à l'annexe 10 de l'arrêté du 2 juillet 1982. Le matériel et les produits inclus dans chacune d'elles doivent être vérifiés, remplacés ou renouvelés afin d'assurer sa mise à jour régulière. Elle doit être facilement accessible et son emplacement doit être signalé);

- inscriptions et affichage (interdiction de parler au conducteur sans nécessité de service, nombre maximum de passagers, assis, debout, couchés ou en fauteuil roulant, pictogramme sur le port de la ceinture dans les véhicules qui en sont équipés), éventuellement consigne des actes interdits;
- coupe-batterie actionnable depuis le poste de conduite (lorsqu'il est exigé);
- ralentisseur ou dispositif équivalent (véhicule de PTAC supérieur à 4 tonnes appelés à circuler dans les régions difficiles ou accidentées);
- dispositif antidérapant (tout véhicule circulant sur des routes verglacées ou enneigées);
- lampe autonome (sauf véhicules assurant un service dans les limites géographiques visées à l'article 71 de l'arrêté du 2 juillet 1982);
- trappes d'évacuation en pavillon (lorsqu'elles existent);
- et fonctionnement des ceintures de sécurité, le cas échéant, pour les véhicules qui en sont équipés.

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

La plupart des véhicules de transport en commun de personnes doivent être construits ou équipés de telle manière que leur vitesse maximale ne puisse dépasser 100 km/h (art L317-1, R317-6 et R317-6-1 **du code de la route**). Cette mesure s'applique aux véhicules dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 10 tonnes mis en circulation pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1985, ainsi qu'à ceux dont le PTAC est inférieur ou égal à 10 tonnes mis en circulation pour la première fois depuis le 1^{er} octobre 2001.

Les **disques de limitation de vitesse correspondants** doivent être visibles à l'arrière (art. R.413-13 du **code de la route**):

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

3. Limitation de vitesse

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

Hors agglomération, leur vitesse maximale autorisée est limitée à **90 km/h** (art. R413 – 10 du **code de la route**).

Toutefois, cette vitesse maximale est :

- **relevée à 100 km/h** : sur les autoroutes pour les véhicules dont le poids total est supérieur à 10 tonnes et possédant certaines caractéristiques techniques (ABS) ; sur les autoroutes et les routes à chaussées séparées par un terre-plein central pour les véhicules dont le poids est inférieur ou égal à 10 tonnes.
- **réduite à 70 km/h** : pour les autobus en exploitation, et les autocars avec des passagers debout.

Bien entendu, ces vitesses maximales autorisées « **ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse** » (art. R413 – 17 du **code de la route**).

Il n'y a pas de limitation de vitesse particulière pour les transports en commun d'enfants. Cependant les autorités organisatrices sont libres d'imposer dans leurs cahiers des charges des vitesses limites

4. Nombre maximum de passagers

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

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

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

1. Documents

- au vu de l'« ex-carte violette » ou de l'«attestation d'aménagement»: quand elle comporte la mention « accompagnateur obligatoire », le contrôleur doit vérifier la présence de celui-ci et s'assurer qu'il n'y a pas de surnombre.
- pour l'EAD⁶: certificats et attestations exigés par l'arrêté du 27 juillet 2004 relatif au contrôle technique des véhicules lourds modifié. L'EAD n'est pas obligatoire pour les véhicules de 9 places et moins.

2. Mesures de sécurité

- pictogrammes obligatoires à l'avant et à l'arrière du véhicule uniquement lors des transports en commun d'enfants. Ils sont retirés ou occultés si le véhicule est utilisé pour le transport d'adultes; ils doivent être « à éclairage » pour les véhicules neufs depuis le 20 octobre 2008 ;
- enfants transportés assis (dans le cadre de l'article 75 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié.)
- signal de détresse (utilisé à l'arrêt du véhicule lors de la montée ou de la descente des enfants);
- dispositif de déverrouillage de la porte située aux trois quarts arrière pour les véhicules réceptionnés ou immatriculés à compter du 1^{er} octobre 1986

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

E. Les ceintures de sécurité, les éthylotests anti-démarrage, et autres équipements

1. Ceintures de sécurité

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

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

Tous les autocars doivent être équipés de ceintures de sécurité à partir du 1^{er} septembre 2015.

Cette obligation générale figure dans le **code de la route** (art. R317-24-1) et l'arrêté du 2 juillet 1982 a été complété par l'article 70ter qui impose cette obligation pour tout transport en commun effectué par autocar (arrêté du 13 octobre 2009).

2. Ethylotests anti-démarrage (EAD)

Comme indiqué précédemment compter du 1^{er} janvier 2010, les autocars neufs doivent être équipés d'éthylotest anti-démarrage (EAD) lorsqu'ils sont affectés à un transport en commun d'enfants, sachant que

⁶ Ethylotest anti-démarrage

l'ensemble des autocars doivent être équipés au 1^{er} septembre 2015.

Contrairement à la ceinture de sécurité, l'éthylotest anti-démarrage est un équipement qui peut être installé sur des autocars déjà en circulation (retrofit).

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

- assurer l'installation de **dispositifs de communication à distance** reliés à l'entreprise, à l'organisateur ou à tout autre relais utile; ces dispositifs ainsi que tout autre moyen de communication personnel ne doivent pas être utilisés à des fins privées pendant le service, a fortiori en roulant;
- favoriser pour les véhicules immatriculés avant le 20 octobre 2008 l'usage de **pictogrammes à éclairage** conformes à l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié afin de mieux alerter l'automobiliste sur les risques d'incursion d'enfants sur la chaussée;
- favoriser l'utilisation de **bandes rétro-réfléchissantes** sur les côtés et à l'arrière, pour mieux signaler le véhicule, notamment en cas de mauvaise visibilité (pluie, brouillard, lever et coucher du soleil).
- généraliser l'équipement de rétroviseurs **«grand angle»** (cf. risque lié à l'angle mort), sachant que tout équipement ajouté ne doit pas remettre en cause l'homologation du véhicule.

II. Les véhicules légers

Par véhicules légers, il faut entendre les véhicules de catégorie M1, c'est-à-dire les véhicules conçus et construits pour le transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum (art. R311-1 du **code de la route**).

Ce type de transport ne relève pas du transport en commun, tel qu'il est défini par l'arrêté du 2 juillet 1982 selon la capacité du véhicule. Il peut, en revanche, relever du transport public selon la nature de l'activité. En effet, selon l'article L1000-3 du **code des transports** « *Est considéré comme transport public tout transport de personnes (...), à l'exception de celui organisé pour son propre compte par une personne, publique ou privée, et de ceux relevant d'une autre réglementation* ». Bien évidemment, toutes les recommandations relatives à la sécurité pendant le trajet et aux points d'arrêt leur sont applicables. Il est utile cependant de préciser certains points: leur régime d'exploitation, les prescriptions techniques et de sécurité et, enfin, les questions de responsabilité et d'assurances.

Pour les transports d'enfants handicapés en fauteuil roulant, il convient de se référer aux règles d'exploitation prévues dans l'arrêté du 23 août 2013 relatif aux conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des véhicules terrestres à moteur des catégories M1 et N1.

A. Les prescriptions techniques et de sécurité

1. Visites techniques

Pour tout véhicule particulier de moins de 3,5 tonnes de PTAC utilisé en compte propre, une visite technique est prévue en application de l'article R323 – 6 du **code de la route** (après 4 ans pour les véhicules neufs, puis tous les deux ans et, en cas de mutation, plus de six mois après la précédente visite).

Les petits véhicules affectés au transport public de personnes (urbain et non urbain), sont soumis, en application de l'article R323 –24 du **code de la route**, à une visite technique annuelle. En cas d'accident, ces transports demeurent soumis à la réglementation concernant les véhicules gravement accidentés, ainsi que les camionnettes de 3,5 tonnes maximum de PTAC (art. R326-1 à R326-5 du **code de la route**).

2. Signalétique véhicules légers

Une signalétique comportant la mention du numéro de la licence de transport doit être apposée à l'avant du véhicule (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Signaletique-vignette-a.html>). Cette signalétique doit impérativement être retirée en cas de changement d'activité. Est punie d'une contravention de 4^e classe, le fait de ne pas apposer cette signalétique ou si elle n'a pas été occultée ou retirée lorsque le véhicule est utilisé à une autre fin.

3. Ceintures de sécurité à bord des véhicules légers

Depuis janvier 2008, le **code de la route** impose le principe: «une personne – une place – une ceinture (ou un

dispositif de sécurité)» dans les véhicules légers. (art. R412 – 2).

Ce principe s'applique à tous, y compris en cas de transports publics effectués dans le cadre de conventions de transport scolaire dans des véhicules de 9 places et moins, conducteur compris, que ce soit par des transporteurs, des particuliers ou des taxis. Ainsi, **si les autorités organisatrices choisissent d'avoir recours à des véhicules légers**, ceux-ci doivent comporter un nombre de places équipées de ceintures de sécurité correspondant au nombre d'enfants ou de jeunes transportés.

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

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

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

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

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

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

4. Limitations de vitesse applicables aux véhicules légers

La vitesse maximale est :

- 130 km/h sur autoroute ;
- 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;
- 90 km/h sur les autres routes ;
- 50 km/h dans les agglomérations.

B. Les responsabilités et les assurances

1. Transport à titre onéreux

En cas de carence de l'offre de transport, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, il peut être fait appel à des particuliers ou à des associations inscrits au registre des entreprises de transport public routier de personnes, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, conformément aux dispositions de l'article L3113-1 du **code des transports**, pour exécuter au moyen de véhicules comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, des prestations de transports scolaires ou des prestations de service à la demande.

Ces transports comme tous les transports à titre onéreux, ne sont en général pas couverts par les contrats d'assurance automobiles des particuliers. Il est donc indispensable d'obtenir par écrit de son assureur l'extension de la garantie du contrat.

2. Transport organisé par les parents à titre réciproque

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

lettre recommandée.

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

Selon les articles L8221-6 du **code du travail** et L.3111-13 du **code des transports**, les personnes inscrites au registre des entreprises de transport de personnes, qui effectuent du transport scolaire ou du transport à la demande dans les conditions mentionnées à l'article L3111-12 du **code des transports**, sont présumées ne pas être liées avec le donneur d'ordre par un contrat de travail dans l'exécution de l'activité donnant lieu à cette inscription.

Toutefois, il est précisé que, *« l'existence d'un contrat de travail peut être établie lorsque les personnes citées au premier alinéa fournissent directement ou par une personne interposée des prestations à un donneur d'ordre dans des conditions qui les placent dans un lien de subordination juridique permanente à l'égard de celui-ci. »*

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

CHAPITRE III : LE CONDUCTEUR PARTENAIRE DE LA SECURITE

Le conducteur, comme pour tout transport de voyageurs, est responsable des personnes qu'il transporte. En outre, la conduite d'enfants présente des spécificités qu'il convient de prendre en considération. Dans le cadre de sa mission, le conducteur est à la fois soumis aux règles figurant dans le **code de la route**, aux obligations issues de la législation sociale, ainsi qu'à des obligations liées au service.

I. Les conditions générales d'exercice

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

En transport scolaire, le conducteur suit des itinéraires imposés comportant des points de prise en charge et de dépose des élèves. Responsable d'un grand nombre de passagers, il exerce ce métier sur la voie publique, parmi les autres usagers de la route, parfois dans des conditions météorologiques et de visibilité difficiles (début et fin de journée).

Lors de sa mission, le conducteur doit constamment veiller à la sécurité des passagers que le véhicule soit en circulation mais aussi à l'arrêt, lors de la montée et de la descente des enfants.

A. Les obligations du code de la route

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

Le **code de la route** fixe également aux conducteurs le comportement à adopter en cas d'accident (art R231-1 du **code de la route**) et en cas de contrôle routier (R233-1 à R233-3 du **code de la route**).

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

1. Permis de conduire

a. Type de permis

- La conduite des véhicules de transport en commun de personnes de plus de 9 places, conducteur compris, est subordonnée à la détention d'un permis de conduire de catégorie D voire D1, dans les conditions réglementaires en vigueur.
- La conduite d'un véhicule de 9 places assises et moins, conducteur compris requiert l'obtention d'un permis de conduire de catégorie B.

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

b. Aptitude médicale à la conduite

Tout conducteur de véhicules de transport en commun de personnes, ainsi que tout titulaire du permis B affectés notamment à des opérations de transport scolaire, de transport public de personnes ou à la conduite des taxis, ne peut exercer cette activité qu'après avoir satisfait à une **visite médicale d'aptitude à la conduite** régulièrement renouvelée (art R221-10 du **code de la route**).

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

À noter que pour les conducteurs de véhicules de neuf places et moins affectés aux transports scolaires, cette visite médicale est également quinquennale pour les conducteurs de moins de soixante ans, biennale à partir de l'âge de soixante ans et annuelle à partir de l'âge de soixante-seize ans. (art R221-11 du **code de la route**).

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

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

Dès lors qu'ils sont salariés, les conducteurs de véhicules de transport en commun de personnes, comme ceux de véhicules de neuf places et moins, sont donc soumis aux visites de la médecine du travail assurées par les médecins du travail (art R4624-10 et suivants **du code du travail**):

- visite médicale d'embauche;
- visite obligatoire tous les deux ans;
- visite médicale de reprise après une maladie professionnelle ou un arrêt de travail à 30 jours.

Il convient d'insister sur l'importance du suivi des visites médicales, et de leur contrôle ponctuel et périodique par l'AO, notamment pour les personnels de conduite affectés aux transports d'enfants via véhicules de moins de 9 places et moins (« transports spécialisés » à l'intention des élèves en situation de handicap notamment) ainsi que dans le cadre du dépistage et du suivi de certaines addictions.

B. Les obligations de la législation sociale

1. Les durées de conduite et de repos par les textes

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

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

Le règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports ;

Le règlement n°3821/85 du 20 décembre 1985 modifié ;

Le **code du travail** où figurent les principales dispositions de droit commun en matière de durée du travail applicable aux salariés (art. L3121-10 et suivants);

Le décret n°2003-1242 du 22 décembre 2003 relatif à *la durée du travail dans les entreprises de transport routier* modifié en dernier lieu par le décret n°2006-408 du 6 avril 2006;

La convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR) et plus particulièrement la CCNA 1, articles 17 à 20, modifiée et étendue (avenant n° 64 du 15 février 1984 étendu et avenant n° 78 du 29 mars 1994 étendu);

L'accord étendu du 18 avril 2002 sur l'aménagement, l'organisation et la réduction du temps de travail, et sur la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de voyageurs et ses avenants n°1 du 28 avril 2003 étendu et n°2 du 16 janvier 2004 étendu ;

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

2. Les durées de conduite et de repos définies par le règlement européen

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

La durée de conduite continue maximale est fixée à 4 heures 30, avec une interruption minimale de 45 minutes (qui peut être fractionnée en deux périodes, la première d'au moins 15 minutes, la seconde d'au moins 30 minutes);

La durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers (ou un repos journalier et un repos hebdomadaire) ne doit pas dépasser 9 heures (jusqu'à 10 heures deux fois par semaine);

La durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures;

La durée totale de conduite par période de deux semaines consécutives est limitée à 90 heures;

Le temps de repos journalier normal est d'au moins 11 heures et le temps de repos hebdomadaire normal est d'au moins 45 heures.

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

L'accord sur l'activité des conducteurs en périodes scolaires des entreprises de transport routier de voyageurs du 24 septembre 2004 prévoit une durée minimale de travail de 550 h. par an pour 180 jours de travail, ainsi qu'une formation minimale à la sécurité des transports scolaires de 4 h par an.

TABLEAU SYNTHETIQUE

REGLEMENT (CE) N°561/2006	
Durée maximale hebdomadaire de temps de conduite	<ul style="list-style-type: none"> • 56 heures de conduite maximum sur une semaine • 90 heures de conduite maximum sur deux semaines
Pause	<ul style="list-style-type: none"> • 45 minutes au moins après une période de conduite de 4 heures 30 au plus. <p>Cette pause peut être fractionnée en <u>deux périodes</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la première d'un minimum de 15 minutes, - la seconde d'un minimum de 30 minutes prise au plus tard à l'issue de la période de 4h30 de conduite
Repos journalier	<ul style="list-style-type: none"> • 11 heures: repos normal • 3 heures + 9 heures: repos normal fractionné • 9 heures trois fois au maximum entre 2 temps de repos hebdomadaire: repos réduit
Conduite en équipage	Chaque membre de l'équipage doit bénéficier d'au moins <u>9 heures consécutives</u> de repos au cours de chaque période de 30 heures
DISPOSITIONS NATIONALES	
Amplitude	<ul style="list-style-type: none"> • 14 heures maximum en simple équipage, • 18 heures en équipage composé de conducteurs multiples
Conduite continue de nuit	<ul style="list-style-type: none"> • 4 heures maximum
Durée maximale hebdomadaire du travail	<ul style="list-style-type: none"> • 48 heures

Consulter sur le site du MEDDE la rubrique dédiée aux transports – secteur routier –

<http://www.developpement-durable.gouv/-Secteur-routier,1004-.html>

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

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

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

Il donne à chaque employeur la possibilité de s'assurer que son préposé ne dépasse pas son seuil maximal d'heures de conduite et/ou de travail autorisé.

II. La formation des conducteurs

A. Formation et exercice de la profession

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

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

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

En ce qui concerne le **transport de voyageurs** :

Ce dispositif s'appliquait au départ **aux seuls conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs** selon les modalités suivantes :

- d'une durée de 140 heures (après le permis de conduire transport en commun), la FIMO doit assurer au conducteur les bases du professionnalisme nécessaire, tant au regard des conditions générales de l'exercice du métier que des conditions particulières de sécurité.
- d'une durée initialement de 21 heures, dispensée dans les 5 ans qui suivent la FIMO, puis renouvelée tous les 5 ans, la FCOS vise à une remise à jour des connaissances.

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

S'inspirant largement du dispositif français, cette directive a posé à l'échelle de l'Europe les principes communs d'une formation initiale préalable à l'embauche et d'une formation continue tous les 5 ans. Une modification a été introduite par rapport au dispositif existant en France : la FCO est de 5 jours et s'effectue désormais sur une durée de 35h D'autre part cette directive instaure une carte de qualification de conducteur standardisée pour favoriser la reconnaissance mutuelle par les états membres de ces obligations de qualification professionnelle et de formation continue. Le décret n°2013-386 du 6 mai 2013 est venu modifier le décret de 2007 précité afin, d'ouvrir la possibilité d'organiser des formations en entreprise dans le cadre de groupement d'employeurs.

B. Formation et amélioration de la sécurité

Pris en application du décret du 11 septembre 2007, l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs, tel que modifié par l'arrêté du 23 mai 2013, définit le programme et les modalités de mise en œuvre de ce dispositif de formation, mis en vigueur à compter du 10 septembre 2008 pour le transport routier de voyageurs.

En ce qui concerne la FCO, la sécurité est très présente, conformément aux demandes du BEA-TT, que ce soit au titre du chapitre « perfectionnement à la conduite axée sur les règles de sécurité (dont le chargement) ou de celui relatif à « l'actualisation des connaissances en matière de santé, sécurité routière et sécurité environnementale ». Parmi la liste des points à traiter : l'hypovigilance, l'aptitude physique et mentale, l'évaluation des situations d'urgence, les risques aggravants liés aux véhicules lourds, les principes élémentaires du secourisme, le transport scolaire, la gestion des conflits, le franchissement des tunnels et des passages à niveaux...

C. La prévention des risques aux addictions

1. La prévention du risque alcool est renforcée dans ce secteur

a. Un taux spécifique

On rappelle que, pour les conducteurs de véhicules de transports en commun de personnes (autocar et autobus) le fait de conduire avec un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,2 gramme par litre est sanctionné d'une amende de 4^e classe. Ce seuil est porté à 0,50 gramme pour les conducteurs des autres types de véhicules (art R234-1 du **code de la route**).

b. Un outil à caractère préventif : l'éthylotest anti-démarrage (EAD)

À partir du 1^{er} septembre 2015, cet outil sera généralisé à l'ensemble des autocars. Les modalités d'utilisation de l'EAD relèvent de l'entreprise, dans un objectif de prévention, assurant le respect des droits du salarié.

Les EAD donnant lieu à un traitement informatisé de données à caractère personnel au sens de la loi du 6 janvier 1978 modifiée, il convient de rappeler que les entreprises doivent déclarer l'installation des EAD par la voie de l'autorisation unique n°AU-026.

D'une manière générale, tous secteurs confondus, le rôle du chef d'entreprise en matière de prévention des risques d'addiction et sa responsabilité doivent être rappelés.

c. Les risques liés à l'alcool et à la consommation de stupéfiants

- La responsabilité de l'employeur est inscrite dans le **code civil** : selon l'article 1384, l'employeur est responsable des dommages que les salariés peuvent causer à des tiers.
- Elle relève également du **code du travail** : l'article R4228-20 interdit les boissons alcoolisées sur le lieu de travail, sauf le vin, le cidre et le poiré ; l'article R4228-21 interdit l'entrée et le séjour de personnes en état d'ivresse sur les lieux de travail. Par ailleurs, en application des principes généraux de prévention du **code du travail** (art L4121-1 et suivants), l'employeur a une obligation de sécurité à l'égard de ses salariés en matière de prévention des risques professionnels.
- L'outil à la disposition de l'employeur pour prévenir les risques liés à la consommation d'alcool est le règlement intérieur. Obligatoire dans les entreprises de plus de 20 salariés, il lui permet de définir les règles d'application de la réglementation en matière d'hygiène, de sécurité et de discipline (art L1321-1 du **code du travail**).
- Une attention particulière sera portée à toutes les autres addictions.

Le règlement intérieur n'est obligatoire que pour les entreprises de 20 salariés et plus, mais il est recommandé aux entreprises plus petites de le mettre en place.

D. La formation spécifique aux transports d'enfants

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

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

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

Rappelons que les partenaires sociaux, aux termes de la CCNTR, ont décidé la mise en place d'une formation

spécifique adaptée au conducteur en période scolaire de **4 heures par an**.

En complément de formation, sera envisagé le transport des enfants en situation de handicap :

L'accès des transports aux enfants en situation de handicap nécessite une sensibilisation du personnel de conduite aux besoins particuliers des personnes handicapées et à mobilité réduite en fonction du type de handicap et du véhicule utilisé. (voir informations sur le site consacré au SDA-Ad'AP, schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Le-SDA-Ad-AP-schema-directeur-d-.html>)

Les obligations de service du conducteur :

Avant le départ, le transporteur ou ses préposés, dont le conducteur en tenant compte du type de transport, des caractéristiques du véhicule, du parcours, des instructions, et des conditions météorologiques,

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

Pendant le service, le conducteur :

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

A l'issue du service, le conducteur :

- inspecte systématiquement le véhicule pour s'assurer qu'aucun enfant n'est resté à bord (cf. cas d'un enfant endormi), incident très traumatisant pour l'enfant quand il survient.
- vérifie l'état général intérieur et extérieur du véhicule ;
- remplit le registre de signalement des défauts constatés sur les véhicules mis à la disposition des conducteurs par l'entreprise (art. 62 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié). (NB : les contrôles sont essentiellement d'ordre visuel mais aussi olfactif ou auditif) ;
- signale les anomalies constatées lors de l'exécution du service, y compris tout élément matériel ou non qui présente un danger (ex : adultes attendant les enfants de l'autre côté de la route).

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

– d'une façon générale, les difficultés de tous ordres rencontrées tout au long du transport, qu'elles concernent les infrastructures, l'organisation du service, son itinéraire, ses points d'arrêt, le comportement des enfants ou de tiers, doivent être signalées par le conducteur au responsable de l'entreprise qui saisit l'organisateur, à charge pour lui de prendre les mesures ciblées nécessaires ;

– en particulier, si les parents ont des réclamations à présenter, ils doivent être orientés immédiatement par le conducteur vers les services de l'autorité organisatrice de transport.

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

Ce chapitre traite :

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

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

Les organisateurs doivent donc, en liaison avec les responsables des diverses catégories d'infrastructures routières, porter une grande attention à cette question. Il convient en particulier de veiller à la continuité dans la surveillance des enfants, sans négliger le rôle des parents. La vigilance devra être d'autant plus grande qu'en dehors des dispositions générales concernant le domaine public et la circulation, il n'existe pas d'obligations réglementaires en la matière, sauf l'obligation pour les autres véhicules de ralentir lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun au moment de la montée et de la descente des voyageurs (art. R413-17 du **code de la route**).

Le Guide « Transport des scolaires : la sécurité aux points d'arrêt » élaboré à la demande du CNT par le CEREMA et l'ANATEEP (édition 2009) est à la disposition de tous les décideurs et aménageurs.

On y trouve notamment une méthodologie d'audit très utile lorsqu'il s'agit de hiérarchiser la dangerosité de l'ensemble d'un parc de points d'arrêt.

Cet ouvrage, accompagné d'un cédérom, est disponible au CEREMA. (9 rue Juliette Récamier 69456 LYON Cedex 06) – tel : 04 72 74 59 59. Site internet : www.cerema.fr

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

I. L'implantation et l'équipement des points d'arrêt

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

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

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

A. La situation et la signalisation des points d'arrêt

1. Hors agglomération

Il convient :

- de limiter le nombre de ces points d'arrêt, dans le respect des principes du service public de transport ;
- de les signaler ;
- de les matérialiser par des poteaux ;
- de les rendre accessibles, en cohérence avec les exigences précisées dans le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) et dans les Agendas d'accessibilité programmée (Ad'Ap), dès lors qu'il n'existe pas d'impossibilité technique avérée, conformément à la réglementation applicable⁷. La mise en accessibilité des points d'arrêts est à considérer au vu de la configuration du site et des textes en vigueur, pour les aménagements et services de transport scolaire.

⁷ Ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs, décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée)

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

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

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

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

2. Dans les agglomérations :

En agglomération, les points d'arrêt et les aires de stationnement attenant aux établissements existants sont en conformité à la loi sur l'accessibilité, conformément aux prescriptions particulières du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) et de l'Agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP). Il est indispensable de prévoir cet aménagement pour les établissements à construire, dès l'élaboration du « plan de masse ».

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

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

B. Leur équipement

- L'équipement des points d'arrêt est particulièrement nécessaire sur les grands axes de circulation et dans les agglomérations : poteaux, voie d'arrêt, barrières de sécurité, abri, trottoirs, etc.
- Les aires de rassemblement situées dans les agglomérations, vers lesquelles convergent plusieurs lignes de transports scolaires, doivent bénéficier d'une signalisation adéquate et, si nécessaire, d'aménagements adaptés (barrières, trottoirs).
- Les aménagements doivent permettre de limiter les manœuvres des véhicules (en particulier les marches arrière). En effet, beaucoup d'accidents survenus aux points d'arrêt ont pour cause immédiate le véhicule de transport en commun, à l'arrivée comme au départ.
- La circulation des véhicules de particuliers, y compris ceux des parents, doit être dissuadée à l'intérieur du périmètre de ces aires d'arrêt du véhicule de transport en commun, les études d'accidents menées montrant toutes que cette configuration était dangereuse.
- Hors agglomération, le type d'équipement peut aller jusqu'à l'aménagement d'un espace réservé en dehors de la chaussée, d'ampleur plus ou moins importante (aires en encoche ou en retrait).

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

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

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

sont compatibles avec la sécurité au regard :

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

II. Les phases d'embarquement et de débarquement

A. L'arrivée du véhicule.

1. Dans les aires de rassemblement proches des établissements.

Il est important que les véhicules soient déjà à l'arrêt lorsque les élèves sortent de classe. D'une façon générale, un aménagement des horaires est souhaitable dans les établissements afin d'étaler les entrées et les sorties et d'éviter les bousculades génératrices d'accidents souvent graves.

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

Même si l'éducation nationale n'a pas de responsabilité juridique à l'extérieur du périmètre scolaire, la circulaire du 18 septembre 1997 *relative à la surveillance et à la sécurité des élèves dans les écoles maternelles et élémentaires publiques*, rappelle que « *si le directeur constate des facteurs de risques, notamment au niveau des aires de stationnement des cars, [il] doit se rapprocher des services municipaux pour rechercher les moyens d'une sécurité optimale* ».

2. Aux points d'arrêt le long du trajet

Si le véhicule n'est pas déjà en stationnement, les élèves doivent, lorsqu'il arrive, attendre son immobilisation complète avant de monter ou de descendre. Le conducteur doit bien entendu faire de même avant de déclencher l'ouverture des portes.

En outre, il doit s'efforcer de respecter scrupuleusement les horaires, afin de permettre aux passagers d'embarquer et de débarquer sans précipitation. **Le conducteur a l'obligation de respecter les arrêts officiels tels que retenus par l'AO et les parents ne doivent en aucun cas faire pression sur ce dernier pour y déroger.**

B. La montée et la descente des élèves.

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

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

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

Lorsque la présence d'enfants en situation de handicap nécessite un accompagnement, des mesures adaptées doivent être prises en conséquence. Une chaîne de surveillance doit pouvoir être mise en place pour prendre en charge les jeunes enfants et éventuellement les enfants handicapés. D'une manière générale, l'organisateur doit s'attacher à faire assurer une surveillance aux points de rassemblement des élèves à proximité des établissements scolaires, en recourant à des solutions adaptées aux situations locales. La participation du personnel communal, celle des polices municipales peut être relayée utilement par l'appel à des personnes volontaires, formées à cet effet. **Pour le transport des élèves de maternelle, 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 adultes de l'école et vice-versa.** Il convient que cette disposition soit expressément prévue dans le « règlement du transport scolaire » de l'AO.

La surveillance ne doit pas être assurée par un autre enfant plus âgé Il est recommandé que la surveillance de cette catégorie d'enfants soit assurée par un personnel compétent, formé et spécialement recruté à cet effet, qu'il ait ou non la qualité de salarié.

Par ailleurs, les personnes venant chercher un élève doivent toujours l'attendre à l'arrêt même et non de l'autre côté de la chaussée, afin d'éviter que l'enfant ne se précipite sans précaution pour les rejoindre, courant

ainsi un risque mortel malheureusement avéré.

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

CHAPITRE V – COMMENT SÉCURISER LE TRAJET

Sont traités :

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

Il va sans dire que la sécurité en trajet implique également la participation active des conducteurs et des enfants.

I. L'itinéraire et la consistance du service

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

A. L'itinéraire et les arrêts.

L'organisateur :

- doit définir un itinéraire prenant en compte toutes les données pouvant influencer sur la sécurité du transport, soit directement (par exemple en interdisant que l'autocar longe un canal) soit indirectement, notamment en définissant des temps de parcours réalistes ;
- doit s'assurer, au moment de la signature de la convention, que les véhicules sont adaptés aux itinéraires (largeur des véhicules en rapport avec la largeur de la chaussée...) en cohérence avec l'article 60 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié ;
- doit veiller, pendant la durée de la convention, que l'entreprise ou le conducteur respecte l'itinéraire assigné ;
- doit s'assurer que les points d'arrêt sont identifiés aussi précisément que possible et leur liste jointe en annexe de la convention signée avec le transporteur.

Le transporteur

- s'engage, par la convention passée avec l'organisateur du service, à respecter l'itinéraire à suivre et les points d'arrêts à desservir (art. R213-4 du **code de l'éducation**).
- doit s'assurer que le conducteur connaisse l'itinéraire et les points d'arrêts.

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

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

B. La durée du déplacement.

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

- ne pas dépasser un plafond

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

- réduire autant que possible le temps du transport

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

C. Les horaires.

Le transport scolaire se définit comme les déplacements d'élèves avant et après le temps purement scolaire, entre le domicile et l'établissement et vice-versa. Le transport pour se rendre et revenir d'une activité périscolaire n'est pas considéré comme du transport scolaire; il relève soit du transport privé, soit du transport occasionnel.

En matière de définition des rythmes scolaires et des activités périscolaires, dans le cadre notamment des Projets éducatifs territoriaux (PEDT), le maire propose des aménagements sur la semaine qui sont validés par l'éducation nationale s'ils respectent le cadre légal défini par les décrets n°2013-77 du 24 janvier 2013 relatif à l'organisation du temps scolaire dans les écoles maternelles et élémentaires et n° 2014-457 du 7 mai 2014 portant autorisation d'expérimentations relatives à l'organisation des rythmes scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires⁸.

Dans ce cadre complexe, la coordination des horaires entre le transport et l'organisation des entrées et des sorties des établissements d'enseignement participe à la sécurité, et une vigilante attention doit y être portée. L'attente sans surveillance est un facteur accidentogène pour les enfants (cf. chap. IV).

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

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

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

⁸ Décret complété par la circulaire n° 2014 063 du 9-5-2014 relative aux modalités de mise en œuvre des expérimentations relatives à l'organisation des rythmes scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires.

II. Le transport proprement dit

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

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

D'une manière générale, dans la mesure du possible, on doit éviter de placer les enfants les plus jeunes aux places les plus exposées (premier rang, ou au fond places centrales face au couloir).

A. Les enfants doivent être transportés assis.

Cette règle est clairement confirmée par l'article R411-23-2 du **code de la route** et par l'arrêté du 2 juillet 1982 suite à la modification intervenue par l'arrêté du 18 mai 2009 des articles 2, 71, 72, 74, 75 et 78.

Le transport debout, autorisé pour l'ensemble des passagers sous certaines conditions de véhicules, de périmètres, et de vitesse, est interdit dès qu'il s'agit d'un transport d'enfants, service à titre principal scolaire (SATPS), service occasionnel ou privé.

1^{er} cas – pour les transports en commun d'enfants, l'article R411-23-2 du **code de la route** et l'article 75 modifié de l'arrêté de 1982 autorise **exceptionnellement** le transport debout des élèves. Cette possibilité exceptionnelle ne vaut que pour des situations ponctuelles à caractère temporaire pour faire face à des situations non prévisibles (ajustement des services en début d'année, remplacement de véhicule en panne ou accidenté, ...).

Il est de la responsabilité de l'autorité organisatrice (rappelée à l'article 60 de l'arrêté modifié du 2 juillet 1982), compte tenu de son propre contexte, et dans les limites imposées par les articles 71 et 75 de ce même arrêté, de déterminer ces situations exceptionnelles, tolérées essentiellement pour assurer un minimum de souplesse en début ou en fin de lignes, afin de permettre aux enfants de disposer d'une place dans le véhicule pour une distance très limitée et les dissuader de recourir à un mode de transport plus accidentogène comme le « deux-roues », ou la voiture des parents ou autres adultes.

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

2e cas – concernant l'ensemble des passagers :

- pour **tous services de transport**, l'article R411-23-1 du **code de la route** et l'article 71 de l'arrêté de 1982 n'autorise la circulation des autobus et des autocars avec passagers debout qu'en *agglomération* au sens du code de la route, où la vitesse est limitée à 50 km/h, voire moins ;
- pour les **seuls services publics**, pour lesquels la demande est variable, l'article R411-23-1 du **code de la route** et l'article 71 de l'arrêté de 1982 permet aux autorités organisatrices de transport *sous leur seule responsabilité* d'utiliser ces véhicules avec passagers debout en dehors des zones agglomérées⁹ sur une distance de **5 kilomètres** en prolongement des lignes de services publics. « Toutefois, cette distance peut être portée à **7 kilomètres maximum** sous réserve que l'autorité organisatrice de transport désigne les services concernés, précise les motifs qui conduisent à déroger aux dispositions de l'alinéa précédent et les notifie à l'exploitant. Une copie de cette notification est tenue par l'exploitant à disposition des agents chargés du contrôle » (cf arrêté du 18 mai 2009). Lorsque, pour une ligne, il y a plusieurs sorties de zones (selon le cas : agglomération, PTU, zone de compétence du STIF), cette dérogation de 5 km, qui peut être portée à 7 km, concerne la totalité des sorties de zones pour la ligne considérée. Cette mesure est assortie d'une réduction à « **70 km/h au plus** » de la vitesse maximale des autobus en exploitation et des autocars transportant des passagers debout, en vertu de l'article R.413-10 **du code de la route**.

⁹ Soit, selon les termes de l'article 71 : agglomération, PTU et zone de compétence de l'AOT en Ile-de-France

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

TYPE DE SERVICE		ZONE DE CIRCULATION				
		Agglomération	PTU ou zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France	5 km maximum en dehors du PTU ou de l'agglomération en absence de PTU ¹⁰	Plus de 5km sans excéder 7 km en dehors du PTU ou de l'agglomération en absence de PTU ²²	Au-delà de la limite de kilométrage
Service public	Transports en commun de passagers	Circulation autorisée	Circulation autorisée	Circulation autorisée	Circulation autorisée	<u>Circulation interdite</u>
	Transports en commun d'enfants	<i>Circulation tolérée dans cas exceptionnels et temporaires</i>	<i>Circulation tolérée dans cas exceptionnels et temporaires</i>	<i>Circulation tolérée</i>	<i>Circulation tolérée</i>	<u>Circulation interdite</u>
Service occasionnel	Transports en commun de passagers	Circulation autorisée	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>
	Transports en commun d'enfants	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>
Service privé	Transports en commun de passagers	Circulation autorisée	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>
	Transports en commun d'enfants	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>	<u>Circulation interdite</u>

Source : DGITM/DST/TR-2/GL

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

¹⁰ En prolongement des services publics.

À noter les points suivants :

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

La règle du transport des enfants assis doit être appliquée le plus généralement possible, ce qui implique que la possibilité offerte par l'article R411-23-1 du code de la route et par l'article 75 de l'arrêté de 1982 doit être interprétée de façon la plus restrictive. En effet le transport d'enfants debout présente un certain nombre de risques : aggravation des conséquences corporelles en cas de choc ou de manœuvre brusque et imprévisible, gêne ou occasion de distraction pour le conducteur, et, le cas échéant, perturbation du processus d'évacuation.

Il importe que l'autorité organisatrice, au moment de l'organisation des services de transport scolaire, recherche, dans toute la mesure du possible, la mise en application systématique de la règle des enfants transportés assis et, en cas de recours à la possibilité de transport debout tolérée exceptionnellement en transport scolaire, s'assure auprès du transporteur que les véhicules concernés sont agréés pour le transport en commun d'enfants debout (véhicule de classe 2).

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

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

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

1. L'obligation découle du code de la route (art. R412-1 et R412-2)

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

Il justifie tous les efforts engagés par les **collectivités locales** pour accélérer le renouvellement du parc afin que chaque enfant puisse disposer du même moyen de protection. Tous les véhicules effectuant un transport en commun devront être équipés de ceintures au 1^{er} septembre 2015. A cette date, la dérogation dite du « 3 pour 2 » – trois enfants de moins de douze ans sur deux places adultes- ne sera donc plus autorisée, tous les véhicules étant équipés de ceintures. Encore faut-il que l'obligation du port de la ceinture soit respectée. L'expérience montre que, malheureusement, ce n'est pas toujours le cas.

En la matière, le rôle du **conducteur** est clairement défini : il peut rappeler l'obligation de port, qui fait l'objet d'un affichage obligatoire dans le véhicule, mais il n'est pas responsable en cas de non port (le **code la route** ne prévoit cette responsabilité que pour les conducteurs des véhicules de 9 places et moins).

Le respect de cette obligation pose donc la question de la présence d'un accompagnateur.

Il pose également la question des sanctions : le non port de la ceinture est pénalement répréhensible et l'auteur de l'infraction, âgé de plus de 13 ans, peut se voir infliger une amende.

Les AO peuvent prévoir expressément, dans leur « règlement des transports » des sanctions en cas de non-port. En effet, l'élève qui contrevient à cette règle du port obligatoire de la ceinture met en danger sa sécurité mais également celle des autres en cas de projection.

D'autre part, concernant les règles relatives à l'utilisation d'un système homologué de retenue pour les enfants de moins de dix ans, de tels dispositifs ne sont pas obligatoires dans les véhicules de transport en commun de personnes, au contraire des véhicules de 9 places et moins.

2. Enfants de moins de 3 ans

On rappelle que, du fait de l'**inadaptation de ce système de retenue à leur morphologie**, les enfants de moins de trois ans sont exemptés du port de la ceinture dans les véhicules de transport en commun de personnes qui en sont équipés, ce système pouvant même se révéler dangereux en cas d'accident ; ces enfants ne sont pas non plus tenus d'utiliser des dispositifs de retenue spécifiques dans ces véhicules. Mais, comme déjà indiqué, l'organisateur d'un transport de personnes est responsable des conditions générales de sécurité du transport, et dans la recherche d'une sécurité maximale pour les passagers, cet **organisateur doit s'assurer que le type de véhicule utilisé est adapté au service effectué**.

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

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

3. Enfants handicapés transportés sur leur fauteuil roulant

Dans les autocars et les véhicules légers, un dispositif d'ancrage de fauteuil doit être prévu (annexe 5 de l'arrêté du 2 juillet 1982, art. 3 de l'arrêté du 23 août 2013 relatif aux conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des véhicules terrestres à moteur des catégories M1 et N1). Le maintien sur le fauteuil des passagers handicapés lors des incidents normaux de circulation (freinage d'urgence par exemple) doit être assuré au moyen d'une ceinture liée au fauteuil ou d'un système équivalent (art. 80 de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes, art. 3 et annexe relative aux prescriptions techniques de l'arrêté du 23 août 2013 précité).

III. L'accompagnement

A. L'arrêté du 2 juillet 1982 : l'obligation d'accompagnement

La présence d'au moins un accompagnateur est obligatoire, **dans tout véhicule transportant des personnes en situation de handicap en fauteuil roulant, a fortiori quand il s'agit d'enfants**. La présence à bord du véhicule d'au moins un accompagnateur en plus du conducteur est obligatoire lorsque le véhicule transporte un nombre de personnes en fauteuil roulant supérieur à huit, sans excéder quinze. La présence d'au moins deux accompagnateurs est obligatoire dans tout véhicule transportant plus de quinze personnes handicapées en fauteuil roulant. Le transport dans un véhicule de plus de vingt-cinq personnes en fauteuil roulant est interdit (art. 78 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

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

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

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

B. L'accompagnement en trajet s'avère de plus en plus nécessaire :

1. Pour les jeunes enfants,

En particulier d'âge pré-scolaire, notamment au regard de l'obligation du port de la ceinture de sécurité. La jurisprudence relative aux accidents corporels survenant dans le cadre d'un transport scolaire est à la fois constante et claire. Il y a une forte présomption de faute si l'AO n'a prévu aucun dispositif de surveillance, notamment en présence de jeunes enfants. Ainsi une grande majorité d'AO impose désormais dans leur Règlement, pour les jeunes élèves en particulier, la présence d'accompagnateurs.

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

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

2. Pour les enfants en situation de handicap

Certains types de handicaps exigent, à l'évidence, un accompagnement, dont il conviendra d'étudier, en relation avec la MDPH, les modalités, en fonction notamment du projet personnel de scolarisation de l'élève.

3. L'accompagnement peut se révéler nécessaire

sur certaines lignes, du fait de la dégradation du comportement de certains enfants.

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

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

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

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

Chapitre VI : L'INDISPENSABLE COORDINATION AVEC L'ÉDUCATION NATIONALE

Pour créer les meilleures conditions de fonctionnement et de sécurité des transports scolaires, il est nécessaire qu'une concertation et une coopération entre les différents acteurs du transport et du système éducatif soient mises en œuvre.

I. Concertation et coopération

Cette démarche, qui s'inscrit dans les relations de l'éducation nationale avec les organisateurs de transports (A), confie un rôle particulier aux chefs d'établissement, directeurs d'école et inspecteurs de l'éducation nationale (B), et ressort également de la compétence du conseil départemental de l'éducation nationale (C).

A. Les relations avec les organisateurs de transports

L'article L3111-7 du code des transports prévoit que « le département est consulté par l'autorité compétente de l'Etat, dans des conditions fixées par voie réglementaire, avant toute décision susceptible d'entraîner une modification substantielle des besoins en matière de transport scolaire ». Suite au décret d'application n°2005-291 du 30 mars 2005 relatif à la procédure de consultation en matière de transports scolaires, le code de l'éducation précise, aux termes de l'article D. 213-29, les différentes consultations dont le département doit faire l'objet par écrit de la part des autorités de l'éducation nationale.

Au niveau départemental, les inspecteurs d'académie - directeurs académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN) entretiennent les relations régulières avec les services organisateurs des transports. Ils doivent prendre contact avec ces derniers lors de la préparation des mesures de carte scolaire et, pour le premier degré, des décisions d'aménagement du temps scolaire, de modification des horaires d'entrée et de sortie des écoles maternelles et élémentaires.

En outre, sont communiqués aux autorités organisatrices de transport tous les renseignements nécessaires, notamment les prévisions d'effectifs d'élèves concernés par les transports scolaires, sous l'autorité des IA-DASEN, par les inspecteurs de l'éducation nationale (IEN) chargés de circonscription informés par les directeurs d'école, pour le 1^{er} degré, et par les chefs d'établissements pour le 2nd degré. Les IEN et chefs d'établissement font également part aux autorités organisatrices des observations et des propositions éventuelles des conseils d'école et des conseils d'administration des lycées et collèges.

Les décisions et prévisions évoquées aux paragraphes précédents sont fournies aux organisateurs dès que possible dans l'année scolaire, et, en tout état de cause, dans des délais autorisant la mise en œuvre des procédures d'appel d'offres.

Les services de l'éducation nationale collaborent avec les organisateurs des transports scolaires afin de définir les circuits et les modes de transport (autocar, véhicules de moins de 9 places et moins...) les mieux adaptés aux réalités géographiques (milieu rural, zones de montagne...) et aux besoins spécifiques. Lors de l'élaboration de la carte scolaire, l'implantation des dispositifs particuliers pour les élèves en situation de handicap est envisagée en prenant en compte la longueur des trajets que seront amenés à effectuer les élèves scolarisés en classe localisée pour l'inclusion scolaire (CLIS) et en unité localisée pour l'inclusion scolaire (ULIS).

Afin de faciliter la régularité des relations entre les services académiques et les autorités organisatrices de transport, il est souhaitable que soit désigné, au sein des services académiques, un correspondant pour les transports scolaires, interlocuteur permanent des autorités organisatrices en ce domaine.

B. Le rôle des chefs d'établissement, des directeurs d'école et des inspecteurs de l'éducation nationale

Dans le second degré, les chefs d'établissement harmonisent, autant que possible, les horaires d'enseignement, et les communiquent aux autorités organisatrices. La concertation doit viser la réduction du temps de transport. Les chefs d'établissement veillent à la transition entre la sortie de l'établissement et l'accès aux transports de même qu'aux mouvements d'élèves au moment de la sortie de l'établissement.

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 d'enseignement scolaire. Ainsi, ils proposent aux maires, investis des pouvoirs de police et de gestion de la voirie communale, de prendre les mesures appropriées en vue d'améliorer les conditions de circulation et de stationnement aux abords des écoles et des établissements scolaires.

Les chefs d'établissement et les inspecteurs de l'éducation nationale veillent à établir une communication suivie, selon une procédure établie avec les responsables du service des transports et, le cas échéant, avec l'autorité compétente de l'État dans le département, afin qu'ils puissent s'informer mutuellement des divers incidents et aléas pouvant survenir au cours de l'année scolaire, notamment en cas d'intempéries.

C. Le conseil départemental de l'éducation nationale (CDEN)

L'inspecteur d'académie - directeur académique des services de l'éducation nationale, communique préalablement toutes les informations utiles aux autorités organisatrices de transport en vue de la mise en place des circuits pour l'année scolaire suivante. Il examine ceux-ci au regard de l'intérêt des élèves et le cas échéant, il leur fait connaître ses observations sur le schéma d'organisation des transports scolaires.

L'article L213-11 du **code de l'éducation** et l'article L3111-7 du **code des transports** prévoient que les départements, qui ont la charge des transports scolaires, consultent les conseils départementaux de l'éducation nationale, notamment sur « *l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires* » (article R235 – 11 du **code de l'éducation**).

Le CDEN constitue, en effet, un lieu de concertation privilégié où les difficultés rencontrées en matière d'organisation de transport scolaire par les différents acteurs doivent faire l'objet d'un examen approfondi¹¹.

Il est souhaitable que les représentants des opérateurs de transport soient invités, en tant qu'experts, lors des débats sur les transports scolaires, sur les modifications des horaires de fonctionnement des établissements et sur les aménagements du temps scolaire.

Comme les conseils d'administration des établissements publics locaux d'enseignement (EPL), les conseils d'école sont des instances de concertation où peuvent être abordées les questions relatives aux transports scolaires.

A cet égard, la réforme de l'organisation du temps scolaire dans les écoles maternelles et élémentaires issue des décrets n° 2013-77 du 24 janvier 2013 et 2014-457 du 7 mai 2014, a été l'occasion d'examiner au sein du conseil d'école tous les aspects de l'organisation du temps scolaire.

Avec la mise en place de cette réforme, dont l'ambition première est d'améliorer l'efficacité des apprentissages conduits en classe, le maire a, comme les conseils d'école, la possibilité de proposer aux inspecteurs d'académie - directeurs académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN), un projet d'organisation du temps scolaire qui peut concerner les horaires d'entrée et de sortie des écoles, la durée de la pause méridienne ainsi que les modalités d'articulation des temps d'enseignement et périscolaire.

Avant d'arrêter l'organisation du temps scolaire, l'IA-DASEN aura consulté le conseil général compétent en matière d'organisation et de financement du transport scolaire ou, le cas échéant, le syndicat des transports d'Île-de-France, sur son projet d'organisation du temps scolaire ou de modification des horaires d'entrée et de sortie des écoles.

La réforme a renouvelé la collaboration entre l'éducation nationale et les communes afin de concevoir une

¹¹ En 2007, en réponse à une question écrite visant à préciser la rédaction de l'article 82 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, le ministère de l'Intérieur a rappelé le rôle du **CDEN**: « *le conseil départemental de l'éducation nationale, organe consultatif, constitue un lieu privilégié où les difficultés rencontrées en matière de transports scolaires par les différents acteurs peuvent faire l'objet d'un examen approfondi.* » (JO du 12 avril 2007 page 783).

démarche éducative qui prenne en compte le temps de l'enfant dans sa globalité. La démarche partenariale du projet éducatif territorial (PEDT) est l'un des principaux outils de la mise en œuvre de la réforme des rythmes scolaires. L'objectif du PEDT est en effet de mobiliser toutes les ressources d'un territoire afin de garantir la continuité éducative entre les projets des écoles et les activités proposées aux élèves en dehors du temps scolaire.

II. Comment amener les élèves à devenir acteurs de leur sécurité ?

L'usage d'un transport collectif peut engendrer des situations à risques bien connues auxquelles il convient de former les élèves.

Les risques spécifiques liés à l'usage d'un transport collectif routier concernent majoritairement les situations suivantes :

- autour du car, l'attente, la montée et la descente du car, la circulation et les angles morts...
- dans le car, le non port de la ceinture, le positionnement des bagages.

Ces risques sont abordés progressivement dans le cadre de l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire.

Le comportement de l'élève contribue également à la sécurité de tous dans ce mode de transport. Pour cela, les adultes qui l'entourent - personnels éducatifs, parents, éducateurs, membres d'associations - doivent l'aider à acquérir un comportement responsable.

Toute distraction du conducteur peut provoquer un accident : l'élève doit donc respecter les règles élémentaires de civilité et de discipline nécessaires au bon déroulement du transport. À cet égard, il faut rappeler que les organisateurs ont toute liberté pour définir les mesures appropriées au maintien de la discipline dans les véhicules et notamment les sanctions applicables (cf. le règlement des transports).

L'élève, selon son âge, doit contribuer à assurer sa propre sécurité comme celle de ses camarades, en respectant ou en faisant respecter des consignes de prévention et en sachant observer la conduite à tenir en cas d'accident.

Il est recommandé aux transporteurs d'afficher les numéros de téléphone d'urgence dans les véhicules et aux autorités organisatrices des transports de les mentionner sur les cartes d'abonnement.

En France, 10% des collégiens rencontrent des problèmes avec le harcèlement et 6% des collégiens subissent un harcèlement qu'on peut qualifier de sévère à très sévère (source : première enquête nationale de victimation au sein des collèges publics, 2011). Les élèves harcelés sont poursuivis bien au-delà de l'enceinte scolaire proprement dite : sur les réseaux sociaux mais aussi... dans les cars scolaires.

Site national : <http://www.agircontreharcelementalecole.gouv.fr/>

A. Les consignes de prévention

On peut distinguer celles relatives à l'enfant piéton non accompagné lors du cheminement et dans le cadre du point d'arrêt, de celles applicables à l'enfant passager à l'intérieur d'un véhicule.

1. L'enfant piéton non accompagné

L'expérience montre que les accidents les plus graves se produisent aux points d'arrêt.

Il faut enseigner et rappeler périodiquement à l'enfant qu'il doit :

- être présent au point d'arrêt avant l'heure prévue du passage du véhicule ;
- bien observer les règles de circulation à pied pour se rendre :
 - du domicile à l'arrêt et vice-versa ;
 - du point de débarquement à l'établissement d'enseignement et vice-versa ;
- attendre, avant de traverser, que l'autocar ou l'autobus soit parti puis regarder à gauche et à droite et emprunter, toutes les fois qu'il existe, le passage pour piétons le plus proche ;
- éviter de jouer sur les aires réservées au stationnement des véhicules ;
- ne pas s'isoler des dangers de la rue ou de la route par l'utilisation de distracteurs (téléphone, MP3...).

Dès que le véhicule arrive, l'enfant ne doit jamais passer devant le véhicule.

Il doit au contraire :

- rester calme et s'éloigner du bord de la chaussée ;
- attendre l'arrêt complet du véhicule pour la montée et la descente ;
- se préparer à la montée en ordre, en évitant toute bousculade ;
- alerter le conducteur si un objet tombe aux abords ou sous le véhicule, et ne le récupérer qu'avec son accord.

Au départ du véhicule, l'enfant doit rester vigilant et :

- éviter de s'engager sur la chaussée pendant que le véhicule est à l'arrêt ;
- ne pas gêner la fermeture des portes ;
- s'éloigner à nouveau du bord de la chaussée au départ du véhicule ;
- ne pas chercher à rattraper l'autocar ou l'autobus en courant le long du véhicule ;
- attendre le départ du véhicule et s'assurer qu'il est suffisamment éloigné pour que la vue sur la chaussée soit complètement dégagée du côté où le véhicule s'éloigne ;
- traverser selon les consignes citées plus haut.

2. L'enfant passager

Concernant le comportement à tenir à l'intérieur du véhicule, il faut enseigner et rappeler souvent à l'enfant qu'il doit :

- attacher la ceinture de sécurité ;
- laisser les couloirs de circulation et l'accès à la porte de secours dégagés. Pour cela il doit ranger les sacs, serviettes, cartables ou paquets de livres sous les sièges ou dans les porte-bagages, lorsqu'ils existent, et, lorsque ceux-ci sont situés au-dessus des sièges, veiller à les placer de manière à ce qu'ils ne tombent pas. Cette consigne est importante pour le bon ordre des montées et des descentes ; son respect est capital en cas d'accident nécessitant une évacuation rapide ;
- rester assis à sa place pendant tout le trajet et se comporter de manière à ne pas gêner le conducteur, ne pas distraire de quelque façon que ce soit son attention et, en aucun cas, par son comportement, mettre en cause la sécurité (il appartient à l'AO, par le biais du règlement des transports porté à la connaissance des parents, de prévoir une procédure à tenir en cas de chahut individuel ou collectif) ;

L'enfant ne doit jamais :

- quitter sa place avant le moment de la descente, quand le véhicule est à l'arrêt ;
- toucher, avant l'arrêt du véhicule, les poignées, serrures ou dispositifs d'ouverture des portes ou ceux des issues de secours ;
- prendre place sur les plateformes donnant accès aux portes dans les véhicules affectés à des transports scolaires au sens de l'article R213-3 ou R213-20 du **code de l'éducation**. Cette consigne destinée aux enfants transportés exceptionnellement debout figure à l'article 75 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié.

B. Les consignes de sécurité et d'alerte en cas d'incident et d'accident

L'accident reste un cas de figure exceptionnel, mais qui doit être envisagé.

Il n'est pas question de donner une « marche à suivre » puisque tout dépend de l'âge des enfants et des circonstances de l'accident. En particulier on ne peut pas demander à des enfants de procéder à l'analyse de la situation comme on le demande aux adultes. **Il faut insister avant tout sur la nécessité d'alerter au plus tôt les adultes**, et de leur donner toutes les informations qui leur permettront de leur fixer la conduite à tenir.

Il appartient aux adultes présents (le conducteur, premier responsable à bord et l'accompagnateur) de prendre toutes les mesures nécessaires.

Cependant il convient d'envisager le cas dans lequel ces adultes seraient eux-mêmes victimes de l'accident et,

ainsi, dans l'incapacité de gérer cette situation. Même si l'accident demeure une situation exceptionnelle, il est recommandé de l'aborder avec les élèves en leur donnant un minimum d'informations sur la conduite à tenir suite à cet événement et sur le déclenchement de l'alerte. Il conviendra de leur donner des exemples précis et d'élaborer des cas concrets permettant une réaction adaptée. Une telle sensibilisation, fréquente et régulière, permet de dédramatiser les situations et **d'éviter les mouvements de panique**.

1. L'évacuation

Lorsqu'un accident survient, la consigne générale est d'« évacuer un véhicule, de s'en éloigner et de se mettre à l'abri », elle peut être nuancée quand il s'agit d'enfants. En effet, selon les circonstances, il peut arriver que ceux-ci soient plus en sécurité en restant à l'intérieur, plutôt qu'en sortant du véhicule, et dans ce cas, se retrouver dans un milieu non protégé qui les expose à des risques supplémentaires.

En revanche, **l'évacuation immédiate est impérative en cas de risque d'incendie (fumée...) ou d'immobilisation sur un passage à niveau ou dans toute situation dans laquelle le véhicule serait en insécurité avérée** (risque de glissade ou de chute, risque d'accident ou de sur-accident lié à un positionnement précaire ou dangereux, arrêt intempestif sur autoroute ou voie rapide, menaces diverses exogènes).

Quand l'évacuation du véhicule apparaît indispensable, il importe que les enfants observent les consignes qui devront leur être dispensées dans le cadre de l'éducation à la sécurité routière par le personnel enseignant ou par les intervenants lors de sessions spécialisées (forces de l'ordre, pompiers, associations...) :

- abandonner sacs, paquets, équipements divers ;
- ouvrir toutes les portes et, si elles sont inutilisables, briser les issues de secours à l'aide des marteaux situés à proximité ou par déclenchement des systèmes automatiques ;
- évacuer avec ordre, sans cris, ni bousculades en aidant les plus « fragiles » ;
- quitter la chaussée, se regrouper à l'écart pour éviter un « sur accident » ;
- passer derrière les barrières de sécurité, si elles existent ;
- se recenser ;
- attendre l'arrivée des secours et ne pas quitter les lieux de l'accident avant leur autorisation.

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

- la commande du déverrouillage automatique de la porte arrière à partir du poste de conduite ;
- la commande d'ouverture des issues de secours ;
- la commande des feux de détresse ;
- le coupe-circuit électrique ;
- le marteau brise-vitre ;
- l'extincteur ;
- la trousse de premier secours ;
- le triangle de pré-signalisation.

2. L'alerte

Toute sensibilisation et éducation à la sécurité routière doit permettre aux enfants de faire alerter ou d'alerter eux-mêmes les secours le plus rapidement et le plus efficacement possible.

Force est de constater que la généralisation du téléphone portable facilite cette opération.

◆ Qui alerter ?

Il faut alerter la police, la gendarmerie et les sapeurs-pompiers. Il est indispensable d'afficher les numéros de téléphone d'urgence dans les véhicules.

18 ou 112 pour les sapeurs-pompiers

17 pour la police et la gendarmerie

15 pour le SAMU (sachant que les pompiers sont compétents sur le réseau et sont connectés avec le SAMU centre 15)

- En zone urbaine ou sur une voie à circulation importante, les secours seront généralement alertés par des témoins avant l'intervention des enfants.
- En rase campagne, ou en cas d'impossibilité à communiquer, il est préférable d'attendre le passage d'un véhicule.

◆ Quelles informations transmettre ?

Il importe de répondre le plus précisément possible aux questions posées par le personnel de secours. Il conviendra de respecter autant que possible la règle générale en matière d'alerte qui prescrit qu'un message doit toujours être répété par celui qui le reçoit et qu'en cas de rupture de la communication, c'est toujours à l'accidenté ou au témoin de rappeler le même correspondant. Dans tous les cas : ne pas raccrocher avant d'y avoir été invité par le correspondant qui a été alerté.

Les questions porteront notamment sur :

- l'identité de celui qui alerte ;
- la localisation du lieu de l'appel et de celui de l'accident ;
- le nombre des véhicules impliqués, le nombre des victimes et, si possible le nombre total d'occupants du véhicule ;
- la nature des véhicules impliqués (autocar, voiture, cyclomoteur...) ;
- l'état apparent des victimes (inconscience d'une ou de plusieurs victimes, victime coincée ou incarcerated dans un véhicule...) ;
- l'existence de risques particuliers (incendie, matières dangereuses...).

De façon similaire, en cas d'incident technique (fumée, immobilisation dans un virage ...) la procédure à suivre est sensiblement identique à celle de l'accident.

Il est recommandé aux transporteurs d'afficher les numéros de téléphone d'urgence dans les véhicules.

Les autorités organisatrices ont toute latitude pour mettre en œuvre une démarche de prévention allant au-delà des mesures indiquées précédemment (distribution de gilets jaunes et campagne d'information).

C. Comment former et éduquer à la sécurité ?

1. La concertation au plan local

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

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

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)

Le PDASR recense les actions et les moyens engagés par les différents acteurs dans une recherche de cohérence. Les actions et les moyens de l'ensemble des services déconcentrés de l'État, définis dans une réflexion interministérielle, y sont également pris en compte.

Les actions concernent l'ensemble des services de l'État chargés des politiques d'aménagement et d'exploitation de l'infrastructure, de contrôles et de sanctions, d'éducation, de sensibilisation et de formation, d'information et de communication.

L'État organise une partie de ces actions en régie avec l'appui de bénévoles volontaires, les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR).

2. La sensibilisation des adultes et l'éducation des enfants

L'éducation des enfants à la sécurité relève d'abord des parents. C'est pourquoi la sensibilisation des adultes aux enjeux de sécurité routière est importante.

Concernant le transport scolaire, une sensibilisation constante des adultes (parents, enseignants, transporteurs, autres usagers de la route), renforcera la portée de l'éducation à la sécurité routière menée en milieu scolaire.

a. Le rôle des parents d'élèves dans la sensibilisation des enfants

D'une manière générale, les parents doivent sensibiliser leurs enfants dès le plus jeune âge aux risques « routiers » (port de la ceinture de sécurité, traversée de voie, etc.) en veillant à ne pas les considérer comme des « adultes en miniature ». On évoquera ici plus particulièrement les risques liés aux déplacements en direction ou au retour de l'établissement scolaire.

Les parents doivent notamment :

- tenir compte de la taille de l'enfant. Le jeune enfant est facilement caché par un élément de l'environnement dans lequel il évolue (panneaux, mobiliers urbains, voiture en stationnement, bac à fleurs...) et, en tout premier lieu, par le véhicule de transport en commun qui constitue en lui-même un « masque à visibilité » ;
- savoir que jusqu'à l'âge de 10 ans, un enfant ne dispose pas de la totalité de ses capacités de perception : sa vision latérale est limitée, il confond taille et éloignement et n'a pas conscience de la distance d'arrêt d'un véhicule, il met plus de temps qu'un adulte à distinguer si une voiture roule ou est arrêtée, il n'opère pas une exploration systématique du champ visuel, il ne localise pas un son avec précision ; de plus, il ne peut penser ni réagir à plusieurs choses à la fois. Ces facultés de perception évoluent évidemment avec l'âge ;
- savoir également qu'il suffit à l'enfant de détecter des présences familières (parents, personnes de la famille à proximité, même s'ils sont de l'autre côté de la voie) et d'être dans un cadre bien connu, donc perçu par lui sans danger, pour avoir, à tort, le sentiment d'évoluer dans un univers rassurant.

Lorsque l'enfant grandit, les parents doivent être vigilants à renouveler et adapter leurs recommandations en matière de sécurité, particulièrement quand l'enfant change d'école, donc d'habitude de trajet. C'est notamment le cas lors de l'entrée à l'école élémentaire et au moment de l'entrée au collège où l'enfant acquiert une plus grande autonomie, et effectue parfois des déplacements à bicyclette.

Les parents doivent également **veiller à assurer la visibilité de leur enfant** par exemple par le port de vêtements de couleur claire et vive, de sacs à dos avec bandes rétro-réfléchissantes et même, comme cela est obligatoire dans certains départements (ex : Loire-Atlantique), de gilets jaunes donnés avec la carte de transport.

Les parents doivent également être alertés sur :

- leur rôle de surveillance des enfants entre le domicile et le moment où ceux-ci sont installés dans le véhicule et vice-versa. En effet, les enfants sont sous leur responsabilité à l'aller, jusqu'à leur montée dans le car et au retour, dès leur descente du véhicule ;
- la valeur exemplaire de leur comportement en tant qu'usager de la voirie qui doit les inciter à respecter les règles élémentaires suivantes :
 - ne pas stationner avec leurs véhicules personnels aux points d'arrêt, sur les aires de stationnement réservées aux autocars et autobus, sur les lieux d'embarquement et de débarquement des élèves ;
 - ne pas attendre ou déposer un enfant sur le côté opposé de la route ou de la rue en l'absence d'aménagements particuliers (passages piétons, feux de circulation) ou de surveillance.

D'une manière générale, les parents doivent être informés des règles édictées par le règlement des transports scolaires de l'AO et en discuter avec leurs enfants.

Lors de chaque rentrée scolaire, ces recommandations pourront être rappelées par les autorités organisatrices de transport aux parents et partagées avec les personnels éducatifs par tous moyens (réunions de sensibilisation, vidéo, fiche, tract ou plaquette d'information sur les conditions d'organisation et de déroulement des services scolaires, les droits et les devoirs des parents ...).
A cette occasion, il est recommandé de faire signer aux parents d'élèves le règlement du transport scolaire.

b. La sensibilisation des autres usagers de la route

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

Les autorités organisatrices de transport doivent être encouragées à mener des campagnes de sensibilisation à la sécurité des transports scolaires, sur des thèmes ciblés et renouvelés.

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

L'attention des tiers conducteurs de véhicules doit être rappelée sur les risques d'accidents lors du croisement ou de dépassement des véhicules de transports scolaires à l'arrêt, signalés par le pictogramme « transport d'enfants » et le fonctionnement des signaux de détresse.

Les dispositions de l'article R413-17 du **code de la route** doivent être constamment présentes à l'esprit des conducteurs :

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

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

Sa vitesse doit être réduite notamment :

(...) 3°. Lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun de personnes ou de véhicules affectés au transport d'enfants et faisant l'objet d'une signalisation spéciale, au moment de la descente et de la montée des voyageurs ; (...) ».

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

c. L'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire

La lutte contre l'insécurité routière des jeunes est l'affaire de tous. Chaque service de l'Etat, dont le ministère en charge de l'éducation nationale, apporte sa contribution à cette politique interministérielle.

- Le cadre réglementaire

L'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire est prévue par le **code de l'éducation** (art. L312-13 et D312-43, D312-44, D312-45, D312-46, R312-47, D312-47-1) et a pour objectif de permettre aux élèves **d'acquérir un comportement responsable sur l'espace routier**.

Cette éducation citoyenne s'inscrit dans un continuum éducatif qui commence à l'école se poursuit au collège puis au lycée et en centre de formation d'apprentis (CFA).

Dans le premier degré, l'éducation à la sécurité routière tient compte du développement psychomoteur et du degré d'autonomie de l'enfant.

Ainsi, l'apprentissage des règles de sécurité routière par les élèves des écoles maternelles et élémentaires relève de plusieurs registres d'objectifs **de l'ordre des savoirs**, de la connaissance des règles de circulation, de sécurité, **de l'ordre des comportements** comme être respectueux des autres usagers.

L'APER (attestation de première éducation à la route), délivrée à l'issue de la scolarité primaire, valide l'acquisition de règles et de comportements liés à l'usage de la rue et de la route et à la connaissance de leur justification.

L'éducation à la sécurité routière au collège comporte deux étapes de validation que sanctionnent les **attestations scolaires de sécurité routière (ASSR)** :

- l'ASSR de niveau 1, **en classe de cinquième** et pour les élèves qui atteignent l'âge de 14 ans au cours de l'année civile,
- l'ASSR de niveau 2, **en classe de troisième**, et pour les élèves qui atteignent l'âge de 16 ans au cours de l'année civile.

L'arrêté interministériel du 25 mars 2007 précise les modalités d'organisation et de délivrance de ces ASSR.

Dans les lycées et CFA, l'éducation à la sécurité routière prend la forme d'actions éducatives. Elles font partie du projet éducatif global de l'établissement et sont en cohérence avec les autres actions inscrites dans le programme d'actions du comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté (CESC). Elles peuvent prendre appui sur un partenariat associatif.

Au sein de l'éducation nationale, cette éducation à la sécurité routière prend appui sur un réseau spécifique.

Ce réseau est constitué **de coordonnateurs académiques « sécurité routière »** désignés par les recteurs, qui animent, sur le territoire relevant de leur compétence, un **réseau de correspondants départementaux**. Ces derniers sont chargés d'accompagner les **référents sécurité routière** désignés au sein des établissements scolaires.

- Les exercices d'évacuation

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

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

Il convient d'insister sur l'importance de la concertation pour la réalisation de ces exercices qui représentent l'occasion d'associer les différents partenaires concernés dans une action commune. La participation des conducteurs est indispensable et à laquelle peut s'y adjoindre le personnel éducatif.

Pour l'organisation de ces exercices, on pourra s'inspirer des expériences pratiquées par l'ANATEEP¹² et par la Prévention Routière.

¹² <http://www.anateep.fr>

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

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

Ce guide a vocation à être le plus largement diffusé

Il est disponible sur le site intranet de la DSCR

<http://dscr.minint.fr>

et sur le site internet

<http://www.securite-routiere.gouv.fr>