

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, afin de donner aux praticiens du transport scolaire et à toutes celles et ceux qui s'y intéressent, un document actualisé facilement exploitable. Il ne se substitue pas à la législation et réglementation en vigueur.

Table des matières

Introduction	6
Chapitre I – LE RÔLE DES AUTORITÉS ORGANISATRICES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS SCOLAIRES	8
I. La convention d’exploitation : niveau de qualité, sécurité et contrôle	9
A. Définition du contenu de la convention d’exploitation par l’Autorité Organisatrice.....	9
B. Définition du « règlement de transport scolaire » par l’AO	10
II. La responsabilité des intervenants dans le choix des moyens	11
A. La responsabilité de l’organisateur.....	11
B. D’autres acteurs partagent des responsabilités avec l’organisateur	13
1. Les détenteurs des pouvoirs de police et/ou le gestionnaire de voirie.....	13
2. Le transporteur	14
III. La prévention des risques	14
IV. La prévention de la délinquance et la lutte contre le harcèlement scolaire	15
Chapitre II – LES VÉHICULES : ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ.....	16
I. Les véhicules de transport en commun	16
A. Conditions de réception et d’homologation des véhicules	16
B. Équipements et règles de sécurité	16
1. Équipements de sécurité des véhicules de transport en commun	16
Point d’attention sur les éléments publicitaires ou décoratifs adhésifs collés sur les vitrages des véhicules :	17
2. Éléments de sécurité spécifiques au transport en commun d’enfants.	19
3. Limitation de vitesse	19
C. Les contrôles	20
1. Les documents de contrôle.....	20
2. Le contrôle périodique.....	20
3. Les contrôles routiers	20
4. Le contrôle par l’autorité organisatrice.	21
II. Les véhicules légers.....	21
A. Les prescriptions techniques et de sécurité	21
1. Signalétique et documents de contrôle des véhicules légers.....	21
2. Contrôles routiers et périodiques.....	22

3.	Ceintures de sécurité à bord des véhicules légers.....	22
4.	Limitations de vitesse applicables aux véhicules légers	22
B.	Cas des services assurés par des particuliers ou des associations	23
Chapitre III : LE CONDUCTEUR PARTENAIRE DE LA SECURITE		24
I.	Les conditions générales d'exercice	24
A.	Les obligations du code de la route	24
1.	Permis de conduire	24
a.	Type de permis.....	24
b.	Aptitude médicale à la conduite	25
2.	Les risques liés à la consommation d'alcool et de stupéfiants	25
a.	Un taux spécifique d'alcoolémie aux conducteurs de transport en commun.....	25
b.	L'éthylotest anti-démarrage (EAD)	25
c.	Les responsabilités de l'employeur	26
3.	Téléphone au volant	26
B.	Les durées de conduite et de repos.....	26
II.	La formation des conducteurs	29
A.	Formation et exercice de la profession	29
B.	La formation spécifique aux transports d'enfants.....	29
III.	Les obligations de service du conducteur.....	30
Chapitre IV – UN MOMENT CRUCIAL DU TRANSPORT SCOLAIRE : LA MONTÉE ET LA DESCENTE DU VEHICULE		32
I.	L'implantation et l'équipement des points d'arrêt.....	32
A.	La situation et la signalisation des points d'arrêt	33
1.	Hors agglomération	33
2.	Dans les agglomérations.....	33
B.	Leur équipement.....	34
II.	Les phases d'embarquement et de débarquement	34
A.	L'arrivée du véhicule.....	34
1.	Dans les aires de rassemblement proches des établissements.....	34
2.	Aux points d'arrêt le long du trajet.....	35
B.	La montée et la descente des élèves.....	35

Chapitre V – GENERER UNE QUALITE DE TRAJET AU SERVICE DE LA SECURITE ET DE LA SCOLARITE DES ELEVES TRANSPORTES	37
I. L’itinéraire et la consistance du service.....	37
A. L’itinéraire et les arrêts.....	37
B. La durée du déplacement	38
C. Les horaires.....	38
II. Le transport proprement dit.....	39
A. Les enfants doivent être transportés assis	39
B. Les enfants doivent porter la ceinture de sécurité dès que leur morphologie le permet (3 ans)	40
1. Une obligation réglementaire (art. R. 412-1 et R. 412-2 du code de la route).....	40
2. Enfants de moins de 3 ans	41
3. Enfants handicapés transportés sur leur fauteuil roulant	42
III. L’accompagnement des élèves.....	42
A. Pour les jeunes enfants.....	42
B. Pour les enfants en situation de handicap	42
C. Accompagnement et médiation	42
IV. Les élèves, acteurs de leur sécurité.....	43
A. Les consignes de prévention.....	43
1. L’enfant piéton au point d’arrêt	43
2. L’enfant passager	44
B. Les consignes de sécurité et d’alerte en cas d’incident et d’accident.....	44
1. L’évacuation.....	45
2. L’alerte	45
a. Qui alerter ?.....	46
b. Quelles informations transmettre ?	46
V. La sensibilisation des autres usagers de la route	48
Chapitre VI : L’INDISPENSABLE COORDINATION AVEC L’ÉDUCATION NATIONALE.....	49
I. Concertation et coopération	49
A. Les relations avec les organisateurs de transports.....	49
B. Le rôle des chefs d’établissement, des directeurs d’école et des inspecteurs de l’éducation nationale	50

C.	Le conseil départemental de l'éducation nationale (CDEN).....	50
II.	Comment éduquer et former à la sécurité ?	51
A.	Le rôle des parents d'élèves dans la sensibilisation des enfants.....	51
	Les parents doivent notamment :	51
	Les parents doivent également être alertés sur :.....	52
B.	L'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire.....	52
	ANNEXES	54
	Annexe 1 : Circulation des passagers debout des autobus et des autocars de classe II	54
	Annexe 2 : Liste des recommandations	56
	Annexe 3 : Jugement n°1800785 TA de Poitiers du 23 mai 2019.....	59

Introduction

Qu'il soit assuré par des services réguliers créés pour assurer à titre principal et à l'intention des élèves la desserte des écoles et des établissements d'enseignement (« services à titre principal scolaire » ou SATPS¹) ou que les élèves empruntent des « services réguliers ordinaires » (SRO), le transport des élèves concerne chaque jour plus de quatre millions d'élèves, dont deux millions en secteur rural. Il est donc au cœur du quotidien de nombre de jeunes et de leurs familles.

La préoccupation majeure en matière de transport d'élèves 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 régions et des autorités organisatrices de la mobilité, l'État 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 élus, aux techniciens et à leurs partenaires afin d'éclairer leur choix visant à fournir aux élèves de leur territoire des services de transports en réponse à leurs besoins.

Il vise à apporter des éclairages sur la réglementation en vigueur ainsi que des conseils et des recommandations afin de les aider dans leur action de tous les jours sur le terrain pour permettre un transport en toute sécurité.

Créé en 1989, ce guide régulièrement actualisé (2000, 2006, 2011 et 2020) a pour objectif de diffuser les « bonnes pratiques » en termes de transport scolaire pour accompagner les organisateurs dans leurs décisions.

Cet enjeu se révèle en effet particulièrement prégnant suite aux lois de décentralisation qui ont profondément modifié le cadre institutionnel de l'organisation des transports, dont celui du transport scolaire.

La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (ou loi « NOTRe »), qui a constitué le troisième volet de la réforme des territoires, a substantiellement modifié la répartition des compétences en matière de mobilité :

- des compétences ont été transférées entre les différents niveaux de collectivités territoriales : les attributions des départements en matière de transport interurbain et scolaire ont été transférées aux régions (à l'exception du transport spécial des élèves et des étudiants handicapés) ;
- les périmètres de transport urbain (PTU) créés par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (ou loi « LOTI ») ont disparu : la possibilité est désormais offerte aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'organiser au sein de leurs ressorts territoriaux à la fois des services de transports urbains et non urbains ainsi que des services de mobilité (par exemple du covoiturage, un service public de location de vélos...).

Par conséquent, depuis 2017 :

- la région est compétente en lieu et place du département pour l'organisation du transport scolaire (au 1er septembre 2017) ;
- les AOM sont compétentes pour le transport scolaire à l'intérieur de leur ressort territorial ; la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités permet toutefois aux régions de continuer à organiser les transports scolaires au sein d'une communauté de communes qui est AOM sauf

¹ Article R. 3111-5 du code des transports « Les transports scolaires sont des services publics réguliers de transports routiers créés pour assurer principalement à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement. [...] »

demande de cette dernière.

Couplées à une reconfiguration de la carte intercommunale dans le cadre des schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI), qui a conduit à élargir les périmètres des EPCI, ces différentes réformes ont conduit les AOM à assurer de plus en plus des services de transport au sein de zones péri-urbaines et rurales, y compris pour le transport scolaire, ces dernières répondant à des enjeux de sécurité différents de ceux des transports urbains, puisque majoritairement réalisés hors agglomération.

Sur le terrain, les transports réguliers interurbains et scolaires sont ainsi assurés par les régions aux périmètres aujourd'hui élargis et par les AOM aux périmètres récemment reconfigurés dans le cadre des SDCI. Ainsi, pour environ 70 % de la population², le transport des élèves est assuré par les AOM au sein de leur ressort territorial. Ces dernières doivent depuis la loi d'orientation des mobilités prendre en compte l'enjeu de la mobilité quotidienne des élèves au travers de leur plan de mobilité³

Le présent guide vise donc à accompagner ces nouveaux acteurs en leur permettant d'appréhender les spécificités du transport scolaire, notamment des jeunes enfants, dans un contexte à la fois urbain et non urbain.

Le périmètre du guide est celui du transport scolaire, défini à l'article R. 3111-5 du code des transports comme un service public régulier de transport routier créé pour assurer principalement à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement et dénommé plus communément « service à titre principal scolaire » (SATPS), dont l'organisation est définie aux articles L. 3111-7 et suivants du code des transports.

Il traite dans ce cadre des complémentarités possibles avec les autres services réguliers de transport pour répondre aux besoins de déplacement des élèves.

En effet, s'il est possible pour les AOM de s'appuyer sur les SRO, qu'elles mettent en place bien souvent pour assurer les déplacements au sein de l'agglomération pour répondre aux besoins de déplacement des citoyens, ces services ne peuvent se substituer dans tous les cas à la nécessité de développer des services spécifiques pour le transport scolaire. Cet impératif a d'ailleurs été inscrit dans la loi par l'article 9 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités⁴. Si cette appréciation relève de la compétence et de la responsabilité de l'AOM, le guide a vocation à fournir aux décideurs locaux les clés d'analyse permettant d'opérer ces choix de façon à assurer des transports de qualité en toute sécurité.

Enfin, il ne traite pas des autres déplacements d'élèves (temps scolaire, voyage scolaire, temps périscolaire).

Cette dernière version du guide 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), Régions de France et les services de l'Etat (Ministère du travail, de l'emploi et de l'insertion, Ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, Ministère de l'intérieur, Ministère de la transition écologique). Elle traduit la volonté de mettre à la disposition d'un public large un document pratique, accessible et le plus complet possible.

² Source : Enquête de l'ANATEEP « "Les agglomérations face au transport des scolaires" », 2017.

³ Le plan de mobilité est obligatoire pour les AOM dont les ressorts territoriaux sont inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants ou recoupent celle-ci, sauf pour les communautés de communes pour lesquelles cette démarche est facultative.

⁴ Art. L. 3111-7 du code des transports : « [...] Dès lors qu'un service public régulier de transport routier de personnes est consacré principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants. [...] ».

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. L. 3111-7 et suivants et R. 3111-5) et le code de l'éducation (art. L. 214-18 et L. 214-19). Les transports scolaires sont des services publics réguliers de transport, au sens de l'article L. 3111-7 du code des transports.

Depuis la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (ou loi « NOTRe »), **les régions ont la charge de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires**, définis comme « *des services publics réguliers de transports routiers créés pour assurer principalement à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement* » (art. R. 3111-5 du code des transports). **À l'intérieur des ressorts territoriaux des AOM, cette responsabilité relève de l'AOM.** La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités permet toutefois à la région de continuer à organiser les transports scolaires au sein d'une communauté de communes qui est AOM sauf demande de cette dernière (Art. L. 3111-5 et L. 3111-7 du code des transports).

La région ou l'AOM (dites « organisateurs de premier rang », ou « AO1 ») peuvent 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 « organisateurs de second rang » ou « AO2 »), en application de l'article L. 3111-9 du code des transports. Il convient de souligner que, sauf en région Ile-de-France, la subdélégation vers une autorité de troisième rang n'est pas permise.

En région Île-de-France, cette responsabilité relève d'Île-de-France mobilités (IDFM, anciennement syndicat des transports d'Île-de-France – STIF), qui est responsable de l'organisation et du fonctionnement de ces transports. IDFM peut déléguer tout ou partie de ses attributions relatives au transport scolaire, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements. Ces derniers peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé. La subdélégation d'une AO2 à une AO3 est donc possible pour la région Île-de-France, faculté confirmée par la loi d'orientation des mobilités.

L'exécution d'un service de transport public régulier de personnes – et donc d'un transport scolaire – peut être assurée (art. L. 1221-3 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.

De manière générale, la mission sur les transports scolaires et plus globalement de transport d'élèves pour les déplacements domicile-établissements s'inscrit dans une politique globale des transports qui doit être définie dans toutes ses dimensions : **sécurité routière, aménagement du territoire, éco-mobilité et développement durable, égalité sociale, solidarité et accessibilité.**

Les transports d'élèves permettent l'accès de tous à l'éducation ; ils contribuent aussi 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 aux transports 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.

Pour répondre aux besoins des élèves dans leurs déplacements domicile-établissement, les autorités peuvent choisir d'organiser un service à titre principal scolaire et/ou s'appuyer sur des lignes régulières ouvertes à tous les publics, le maillage du réseau public permettant de répondre aux besoins de déplacement d'une partie des élèves. Ce choix relève de l'appréciation de l'AO. Il importe de faire ce choix en considérant en particulier :

- les effectifs transportés ;
- le besoin de desserte : fréquence, points d'arrêts, circuit, durée du trajet ;
- l'âge des élèves.

Des solutions permettant un temps raisonnable de trajet pour les élèves (en aucun cas supérieur à 1h30 au total pour la journée scolaire, voir chapitre 5) seront privilégiées.

Dès lors qu'une ligne est envisagée comme étant à « vocation scolaire », notamment dans le cadre de la convention d'exploitation entre l'AO et le transporteur, il doit être envisagé par l'AO la mise en place d'un SATPS, qui devra alors être exploité par autocar comme tout transport scolaire (art. 75 de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes). En effet, juridiquement, un SRO ne peut avoir de « vocation scolaire ». (Jugement n°1800785 TA de Poitiers du 23 mai 2019, voir annexe 2)

Recommandation 1 : Les services par SATPS dédiés aux élèves (définis à l'art. R. 3111-5 du code des transports, avec l'intégralité des élèves assis, conformément à l'article R. 411-23-2 du code de la route), étant plus sûrs, sont privilégiés lorsque les trajets se font hors agglomération (art. R. 411-23-1 du code de la route). voir chapitre V du présent guide.

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

A. Définition du contenu de la convention d'exploitation par l'Autorité Organisatrice

Il est de la responsabilité des AO de fixer le niveau de qualité des transports scolaires, de s'assurer du respect des conditions de sécurité et de choisir l'opérateur le mieux à même de répondre à ces impératifs.

Les exigences de l'AO sont fixées dès la mise en concurrence des opérateurs qui détermine avec précision la nature et l'étendue des besoins à satisfaire⁵. Les prescriptions du code des transports, du code de la route et de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes sont des prescriptions minimales, qui n'empêchent pas l'AO d'être plus exigeante⁶.

Recommandation 2 : Dans le cas de contrats portant à la fois sur des lignes régulières et des lignes scolaires, les conventions prévoient les spécifications techniques propres aux transports scolaires.

Recommandation 3 : Afin de répondre au mieux à cet impératif, les conventions sont conclues pour une durée suffisante et prévoient une rémunération permettant à l'opérateur de proposer une prestation de qualité et répondant à toutes les exigences de sécurité (investissements dans le matériel roulant, respect de la réglementation sociale...).

L'article R. 3111-15 du code des transports dispose que :

⁵ Article L. 2111-1 du code de la commande publique entré en vigueur le 1^{er} avril 2019

⁶ 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 »

« La convention relative à l'exécution de services de transports scolaires comporte les éléments mentionnés aux articles L. 1221-3 à L. 1221-6.

Elle précise :

- 1 ° Les établissements scolaires et les points d'arrêt à desservir ;
- 2 ° L'itinéraire à suivre et le kilométrage quotidien ;
- 3 ° Le nombre de jours pendant lesquels le service est assuré ;
- 4 ° Les fréquences et les horaires à observer ;
- 5 ° Le nombre d'élèves prévus ;
- 6 ° Les responsabilités respectives des parties au contrat dans les mesures à prendre pour assurer la garde des élèves ;
- 7 ° Les conditions de transport des personnes n'ayant pas la qualité d'élève.»⁷

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 :

- 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, en cas de crise sanitaire et de confinement de la population, etc. ;
- La répartition du rôle et des canaux pour de l'information des usagers en cas par exemple d'aléas climatiques ou de grèves, en sus des obligations de continuité de service public en cas de perturbation prévisible du trafic ;
- Les mesures à prendre en cas d'indiscipline des élèves dans les véhicules, en lien avec le règlement de transport exposé au B.

Il est de la responsabilité de l'AO de prévoir dans la convention l'obligation de vérification des véhicules en fin de service. Ce point sera détaillé dans le chapitre III relatif au rôle du conducteur dans le cadre de la sécurité des trajets.

Enfin, le contrôle de l'application de la convention d'exploitation est une mission essentielle de l'autorité organisatrice de transport pour assurer la qualité du transport et la sécurité des élèves. Ce contrôle peut être assuré par le personnel de l'AO ou externalisé. La convention d'exploitation pourra par ailleurs prévoir des pénalités en cas de non-respect du cahier des charges.

B. Définition du « règlement de transport scolaire » par l'AO

Le « règlement de transports scolaires », non prévu par les textes, explicite les conditions du transport scolaire pour l'ensemble des partenaires, et notamment des familles. Il contribue ainsi à la lisibilité du service public local de transport en rappelant les règles de subventionnement, de fonctionnement et de sécurité des services. Le règlement peut définir :

- les conditions de création et de fonctionnement des SATPS
Exemples : localisation du point d'arrêt, inter distance entre deux points d'arrêt, seuil d'élèves... ;

⁷ L'obligation législative de continuité du service public doit figurer dans la convention d'exploitation AO-transporteur. Le code des transports (articles L. 1222-2 et suivants) impose en effet à l'AO d'assurer la continuité du service public de transport, y compris de transport scolaire, en cas de perturbation prévisible du trafic, qui peut résulter de grèves, de travaux, d'incidents techniques ou encore d'aléas climatiques. Elle définit dans ce cadre les dessertes prioritaires (via un plan de transport précisant les plages horaires et fréquences à assurer et l'information des usagers) tenant compte de l'importance de la perturbation.

- les bénéficiaires et les conditions à remplir pour accéder au service de transport scolaire; Exemples : distance minimale entre point d'arrêt et établissement scolaire, secteur scolaire, modalités d'obtention d'une allocation kilométrique, modalités de recouvrement de la participation éventuelle des familles... ;
- les règles de sécurité (à la montée, pendant le trajet, à la descente), de civilité (respect des personnels, des matériels...) et les sanctions applicables en cas de non-respect de ces règles (ex : exclusion des élèves du service de transport),
- les principes applicables aux sanctions : conformément au droit commun, les sanctions doivent être proportionnées à la gravité des faits constatés et individualisées. L'exécutif de l'autorité organisatrice ne peut pas prononcer de sanctions non prévues par un règlement préalablement adopté par la collectivité⁸. À cet égard, la décision n° 17NT02826 du 19 octobre 2018 de la Cour administrative d'appel de Nantes précise qu'une exclusion définitive du transport scolaire se doit d'être motivée. Elle doit dans ce cadre être écrite et mentionner les dispositions législatives ou réglementaires en application desquelles elle a été prise.
- Il n'y a pas de format type pour la rédaction du Règlement des transports scolaires. Celui-ci peut prendre la forme d'un simple rappel des consignes à respecter dans les SATPS ; il peut être beaucoup plus étoffé et constituer une « Charte des transports scolaires ».

Recommandation 4 :

a. L'autorité organisatrice se dote d'un règlement de transport scolaire qui précise les modalités d'utilisation des services scolaires.

b. Afin qu'il soit opposable, il est adopté par délibération et porté à la connaissance des élèves, de leurs responsables légaux et des établissements.

c. Outre les responsables légaux des élèves, les AO veillent à informer les chefs d'établissement et/ou les directeurs d'école des problèmes rencontrés dans l'application du Règlement des transports scolaires.

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* » ;
- Cet article indique également que « *tout organisateur de transport doit s'assurer que le type de véhicule utilisé est adapté au service effectué* », l'article 75, de même que l'article R. 411-23-2 du code de la route, 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.

⁸ Voir sur ce point la réponse ministérielle à la QE n°02099 de Jean Claude Frécon (JO Sénat du 27 septembre 2012, p.2080)

Recommandation 5 : Le choix de s'appuyer sur un SRO dans lequel les usagers seront susceptibles d'être transportés debout ou assis non attachés est évalué au regard de l'âge des élèves, du type de véhicules utilisé, des conditions concrètes du transport notamment la durée du transport et le trajet effectué (circulation en agglomération ou non, dangerosité du parcours, accidentologie, visibilité) et de la section de route empruntée.

La jurisprudence est constante et claire : c'est l'organisateur qui a la responsabilité et donc la charge de la garde des enfants y compris sur ligne régulière.

Confirmant sa jurisprudence, constante en l'espèce, le Conseil d'État 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.**

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 agglomérée, le Conseil d'État 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

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.

Exemples réels :

- Une fille de 17 ans court après le car scolaire qu'elle vient de manquer. Elle trébuche et est happée par le car. Elle est très sérieusement blessée à une jambe.
- Une collégienne de 13 ans est percutée par un véhicule après la descente de son car scolaire, en traversant la route. Plongée dans le coma, elle décède quelques jours après.

L'analyse des accidents met en évidence que l'exercice d'une surveillance appropriée constitue un facteur déterminant de sécurité. Il est indispensable que chaque organisateur apporte une attention particulière à la mise en place d'une surveillance lors des opérations de montée et de descente, en lien avec l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, notamment aux abords des établissements scolaires.

L'assurance de l'organisateur

Contrairement au transporteur, aucune obligation légale d'assurance ne pèse sur l'organisateur. Néanmoins, il lui est fortement recommandé d'en souscrire une (« responsabilité civile », « défense et recours » et éventuellement, « individuelle accident » pour les élèves)⁹. 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) ;

⁹ 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

- 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 desdites assurances.

Du fait de l'absence de « tour du car » à l'issue de chaque circuit, des enfants notamment de maternelle sont chaque année « oubliés » dans les véhicules qui les acheminent vers leur établissement scolaire ce qui peut conduire à des situations dramatiques, jusqu'au décès d'un élève.

Ce constat rappelle également l'importance de la présence d'accompagnateurs sensibilisés à ce risque et formés pour cette mission.

Recommandation 6 : L'organisateur de transport scolaire mentionne explicitement (dans une charte, dans son règlement, dans sa convention avec le transporteur...) l'obligation en fin de circuit de ce « tour du car ». En cas de non-respect de cette disposition, l'organisateur prévoit des sanctions adaptées pouvant aller jusqu'à la résiliation de la convention avec le transporteur.

B. D'autres acteurs partagent des responsabilités avec l'organisateur

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

L'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales dispose que « *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...* ».

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

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

- en agglomération, par le maire (art. L. 2213-1 à L. 2213-6 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 régions en matière de transports réguliers, à Ile-de-France Mobilités pour l'Ile-de-France, aux autorités compétentes pour l'organisation des transports en agglomération 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.

Par ailleurs, l'exercice du pouvoir de police du maire ne peut, par nature, être confié qu'à des agents placés sous l'autorité directe de l'administration. Un maire ne peut donc pas permettre à une association de parents d'élèves d'assurer la circulation devant une école.

La circulaire interministérielle n° 95-071 du 23 mars 1995 sur l'amélioration des transports scolaires 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 se rapproche des services municipaux pour rechercher les moyens d'une sécurité optimale pour les élèves* ».

2. Le transporteur

En matière de transport scolaire, le transporteur se trouve lié contractuellement (art. L. 1221-3 du code des transports) par une obligation de résultat (art. 1231-1 du code civil). Il assume une 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 avec 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.

Par ailleurs, 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 dans un arrêt 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).

Recommandation 7 : La jurisprudence montre que les responsabilités des différents intervenants (AO, transporteur, gestionnaire de voirie, autorité détentrice du pouvoir de police de circulation...) dans une opération de transport sont, la plupart du temps, partagées. La concertation dans ce domaine est donc particulièrement nécessaire.

III. La prévention des risques

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 schéma d'intervention avec, si besoin, les différents services concernés (pompiers, forces de l'ordre...);
- 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 au plan particulier de mise en sûreté face aux risques majeurs (circulaire n° 2015-205 du 25 novembre 2015).

Par ailleurs, en cas de perturbation prévisible du trafic, les articles R. 1632-1 à R. 1632-6 du code des transports prévoient qu'il appartient à l'autorité organisatrice de définir des dessertes prioritaires.

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

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

Les articles R. 1632-1 à R. 1632-6 du code des transports prévoient notamment que les autorités organisatrices sont associées à l'élaboration des dispositions propres aux transports incluses dans le contrat local de sécurité (CLS) ainsi qu'à l'élaboration du plan départemental de prévention de la délinquance. Elles doivent transmettre les données statistiques relatives aux faits de délinquance intervenus dans leurs réseaux de transport au moins une fois par an au préfet de département.

Pour la menace attentat, le transporteur et les représentants des établissements scolaires peuvent se rapprocher des référents sûreté en sollicitant soit la préfecture de leur département, soit la direction départementale de la sécurité publique ou le groupement de gendarmerie départementale en fonction de la zone de compétence territoriale.

Concernant la lutte contre le harcèlement scolaire, qui se définit comme une violence répétée (verbale, physique ou psychologique) qu'un élève fait subir à un autre, elle nécessite la mobilisation de tous les acteurs en contact avec des jeunes. Ainsi, lorsqu'un enfant est régulièrement insulté, menacé, battu, bousculé ou reçoit des messages injurieux à répétition, on parle de harcèlement. Les autorités organisatrices doivent être attentives à ces situations en sensibilisant leurs personnels, voire les élèves transportés. Le développement d'actions de prévention contre le harcèlement bâties de manière conjointe avec l'Éducation nationale, puisque le harcèlement est un phénomène qui ne s'arrête pas à la porte des établissements scolaires mais concerne aussi les transports collectifs est à encourager. Pour ce faire, l'ensemble des partenaires pourrait utilement s'appuyer sur le plan de prévention élaboré par les établissements scolaires.

Enfin, aux côtés des organisateurs, les opérateurs doivent communiquer à leurs usagers des transports scolaires, par tout moyen qu'ils identifieront comme pertinent, le numéro de Stop au harcèlement : 30 20.

Recommandation 8 : Les AO développent des actions de prévention contre la délinquance dans les transports scolaires et contre le harcèlement scolaire en partenariat avec les représentants de l'Éducation nationale au niveau départemental ou local. S'agissant plus particulièrement de la menace attentat, les AO peuvent utilement se rapprocher des forces de l'ordre, en même temps que des préfectures, pour arrêter ensemble les mesures les plus appropriées pour la mise en sûreté des transports.

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 énumérés dans le code de la route (art. R. 311-1) et dans l'arrêté du 2 juillet 1982 *relatif aux transports en commun de personnes* (article 2), autocars principalement. Toutefois, les transports scolaires peuvent également être réalisés au moyen de véhicules légers, véhicules de 9 places et moins conducteur compris, lesquels peuvent être majoritaires dans certains départements ruraux.

I. Les véhicules de transport en commun

A. Conditions de réception et d'homologation des véhicules

La réception ou l'homologation d'un véhicule est l'acte par lequel une autorité administrative d'un État atteste de la conformité du véhicule aux réglementations concernant les exigences techniques applicables pour la sécurité et les émissions de véhicules.

L'autorisation de mise en circulation des véhicules de transport en commun de personnes prend la forme d'une attestation d'aménagement (art. R. 323-23 du code de la route et art 85 de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes).

L'attestation d'aménagement indique toutes les conditions particulières auxquelles est subordonné le transport de personnes. Elle comporte notamment le nombre maximum de passagers assis, et le cas échéant, debout. L'attestation d'aménagement est délivrée :

- pour les véhicules neufs réceptionnés par type, par le constructeur ou son représentant ou la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL/DEAL/DRIEE en Île-de-France) ;
- dans tous les autres cas, par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL/DEAL/DRIEE en Île-de-France) et notamment à la suite de modifications apportées à l'aménagement du véhicule. Il convient de prendre contact avec la DREAL/DEAL/DRIEE en Île-de-France pour la constitution du dossier et l'obtention d'un rendez-vous pour l'examen du véhicule.

Attachée au véhicule et à son aménagement, l'attestation n'a pas à être mise à jour en cas de changement de propriétaire. Elle doit être conservée dans le véhicule pour être présentée lors des contrôles techniques périodiques du véhicule ou à toute réquisition de la gendarmerie ou des fonctionnaires et agents chargés de la police de la route. L'attestation d'aménagement n'est valable qu'autant que les dispositions du véhicule restent conformes à leur état initial.

B. Équipements et règles de sécurité

1. Équipements de sécurité des véhicules de transport en commun¹⁰

¹⁰ Cf définition 1.5 de l'article R. 311-1 du code de la route

<p>Issues de secours (Nombre : Art 19 arrêté du 2 juillet 1982 Emplacement : Art 20 arrêté du 2 juillet 1982 Dimensions : Art 21 arrêté du 2 juillet 1982 Prescriptions techniques : Art 22 et 23 arrêté du 2 juillet 1982 Inscriptions : Art 24 arrêté du 2 juillet 1982)</p> <p>A partir du 1^{er} janvier 2022 : Art. L. 3116-8 du code des transports</p>	<p>Le véhicule doit comporter un nombre minimal d'issues de secours en fonction de sa capacité. (Peuvent constituer des issues de secours : les portes, les fenêtres, les trappes d'évacuation). Ces issues doivent respecter des règles de répartition homogène dans le véhicule, et de dimensions minimales pour être considérées comme telles. Toutes les issues de secours, quelles qu'elles soient, doivent porter sur ou au-dessus de celles-ci, l'inscription "Issue de secours".</p> <p>Point d'attention sur les éléments publicitaires ou décoratifs adhésifs collés sur les vitrages des véhicules :</p> <p>Le collage de films adhésifs à visée décorative ou publicitaire sur des vitrages en verre trempé dégrade fortement leurs propriétés en termes de brisabilité. De surcroît, il remet en cause l'homologation du véhicule au regard des vitrages. Par conséquent, cette pratique est à proscrire sur tous les vitrages qui sont également des issues de secours (portes, fenêtres latérales et lunette arrière notamment).</p> <p>À compter du 1^{er} janvier 2022, dans tous les autocars, une information concernant les règles de sécurité à bord et les consignes d'évacuation en cas d'urgence est transmise aux passagers. « L'information fournie indique notamment l'emplacement, le fonctionnement et l'utilisation en cas d'urgence des issues de secours et des équipements de sécurité. »</p>
<p>Marteaux brise-vitres ou dispositif équivalent Art 23 et 74 arrêté du 2 juillet 1982</p>	<p>Chaque fenêtre identifiée comme issue de secours doit être équipée de dispositifs destinés à briser les vitres. Par dérogation, ces dispositifs 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.</p> <p>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). 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.</p>
<p>Commandes intérieures d'ouverture des portes Art 51 arrêté du 2 juillet 1982</p>	<p>La porte « arrière » doit pouvoir être verrouillée et déverrouillée par une commande située à proximité de la porte et depuis le poste de conduite en cas d'absence d'accompagnateur.</p>
<p>Inscriptions et affichages Art 63 arrêté du 2 juillet 1982</p>	<p>Chaque véhicule doit afficher les prescriptions de sécurité suivantes : interdiction de parler au conducteur sans nécessité de service, nombre maximum de passagers, assis, debout, ou en fauteuil roulant, pictogramme sur le port de la ceinture, éventuellement consigne des actes interdits.</p>
<p>Extincteur homologué « transport » Art 64 arrêté du 2 juillet 1982</p>	<p>Chaque véhicule est équipé d'un ou plusieurs extincteurs conformes à l'Annexe I de l'arrêté du 2 juillet 1982. Leurs emplacements doivent être visibles ou signalés pour les passagers ; l'un au moins sera disposé à proximité du conducteur.</p> <p>À l'intérieur des compartiments réservés aux passagers, l'utilisation d'extincteurs ou d'aérosols à hydrocarbures halogénés est prohibée.</p> <p>L'extincteur doit pouvoir être retiré facilement de son support, doit faire l'objet d'une vérification annuelle et doit être entretenu. La date limite à laquelle doit avoir lieu la prochaine vérification doit être portée sur l'extincteur, la première vérification devant intervenir au plus tard un an après la mise en circulation du véhicule.</p>

Boîte de premiers secours Art 65 arrêté du 2 juillet 1982	Chaque autocar doit disposer d'une boîte de premiers secours dont le contenu minimum est listé à l'annexe 10 de l'arrêté du 2 juillet 1982. Elle doit être facilement accessible et son emplacement doit être signalé. Le matériel et les produits doivent être renouvelés
Éclairage des accès Art 67 arrêté du 2 juillet 1982	Lors de l'arrêt du véhicule en vue de la montée ou de la descente de passagers, le dispositif d'éclairage doit être allumé de jour comme de nuit.
Lampe autonome Art 68 arrêté du 2 juillet 1982	Tout autocar doit être équipé d'une lampe autonome permettant d'éclairer toute partie du véhicule accessible au regard.
Ralentisseur ou dispositif équivalent Art 37 arrêté du 2 juillet 1982	Les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 4 tonnes appelés à circuler dans les zones à relief difficile ou accidentées doivent être munis, outre le système de freinage réglementaire, d'un dispositif indépendant pouvant être un ralentisseur ou un dispositif reconnu équivalent.
Dispositif antidérapant Art 70 arrêté du 2 juillet 1982	Tout véhicule circulant sur des routes verglacées ou enneigées doit être doté des dispositifs antidérapants appropriés.
Ethylotest anti démarrage Art 70bis et 75bis arrêté du 2 juillet 1982	Dispositif qui oblige le conducteur à réaliser un contrôle d'alcoolémie pour pouvoir démarrer le véhicule. L'EAD n'est installé que sur les autocars.
Ceintures de Sécurité Art 70 ter arrêté du 2 juillet 1982	Leur présence et leur utilisation est obligatoire dans tous les autocars.
Limiteur de vitesse articles L.317-1, R.317-6 et R.317-6-1 du code de la route	Les véhicules de transport en commun de personnes doivent être construits ou équipés de telle manière à ce que leur vitesse maximale ne puisse dépasser 100 km/h. Pour les véhicules de PTAC inférieur à 10 tonnes, cette obligation ne s'applique que pour les véhicules immatriculés à compter du 1er octobre 2001.
Chronotachygraphe articles R. 317-2, R. 317-3 et R. 317-4 du code de la route)	Le chronotachygraphe est un outil qui permet notamment de contrôler le respect de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos. Essentielle en matière de sécurité. Cette obligation ne concerne que les services réguliers dont le parcours de la ligne dépasse 50 km
Equipements GPS Art. L. 3116-6 du code des transports	Un GPS est un dispositif d'information sur la circulation, fixe ou amovible, permettant de signaler la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté. Les équipements GPS doivent être utilisés notamment les véhicules utilisés pour des déplacements ponctuels (pour une sortie scolaire par exemple). Cette obligation ne s'applique pas dans le cadre d'un service régulier public.

2. *Éléments de sécurité spécifiques au transport en commun d'enfants.*

- **Enfants transportés assis** (dans le cadre de l'article R. 411-23-2 du code de la route.)
L'usage de strapontins permettant aux passagers de s'asseoir est interdit dans les véhicules de transport en commun de personnes (art. 72 de l'arrêté du 2 juillet 1982). Cependant, les sièges à assise relevable et équipés de ceinture de sécurité qui se trouvent dans l'emplacement destiné aux personnes à mobilité réduite (PMR) ne sont pas considérés comme des strapontins. À ce titre, ils peuvent être utilisés dans le cadre du transport d'enfants ;
- **Pictogrammes transport d'enfant** : obligatoires à l'avant et à l'arrière du véhicule, et placés de façon apparente lors des transports en commun d'enfants. À l'exception des véhicules conçus exclusivement pour le transport en commun d'enfants, ce signal doit être amovible ou occultable et être retiré ou occulté lorsque le véhicule n'est pas utilisé dans le cadre d'un transport en commun d'enfants.
Attention : les pictogrammes arrières peuvent être placés à l'intérieur à condition que le coefficient de transmission du vitrage de la lunette arrière ne soit pas inférieur à 70 %
En outre, les pictogrammes doivent être « à éclairage » pour les véhicules neufs depuis le 20 octobre 2008 (article 76 de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes), c'est-à-dire qu'un éclairage doit souligner la silhouette des personnages ; cet éclairage ne doit être utilisé qu'à l'arrêt du véhicule lors de la montée ou de la descente des enfants. Il est toléré que l'éclairage reste utilisé pendant une durée maximale de 20 secondes après le redémarrage du véhicule, ou lorsque la vitesse ne dépasse pas 5 km/h.
- **Utilisation obligatoire du signal de détresse** lors de la montée ou de la descente des enfants.

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.

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** (art. R.413-3 du code de la route).

Hors agglomération, et à l'exception des voies sur lesquelles la vitesse des véhicules est limitée à 80 km/h en application du 3° du I de l'article R. 413-2 du code de la route, leur vitesse maximale autorisée est limitée à **90 km/h** (art. R. 413 – 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 techniques¹¹ ; 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.

¹¹ Définies dans l'arrêté du 10 octobre 1994 relatif aux conditions d'application de l'article R. 10-3 du code de la route pour la circulation à 100 km/h des autocars sur autoroute

Ces vitesses maximales autorisées « ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles » (art. R. 413 – 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 d'exploitation inférieures à celles prévues par le Code de la route.

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**».

C. Les contrôles

1. Les documents de contrôle

- Permis de conduire et carte professionnelle du conducteur ;
- Certificat d'immatriculation ;
- Attestation d'aménagement 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 ;
- Enregistrements du chronotachygraphe.

2. Le contrôle périodique

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. R. 323-23 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 (article 62 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié)¹².

3. Les contrôles routiers

Le ministre ou secrétaire d'État 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

¹² www.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 relatif aux transports en commun de personnes.

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 policiers municipaux, 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 la route, les corps de contrôle veillent notamment 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 les temps de conduite et de repos des conducteurs, les conditions d'accès à la profession, les conditions de travail, le parc de véhicules et sa situation au regard des visites techniques obligatoires.

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

4. Le contrôle par l'autorité organisatrice.

Il convient de rappeler la nécessité d'une autre forme de contrôle, celle de l'application de la convention d'exploitation par le transporteur, contrôle exercé par l'organisateur (autorité organisatrice) qui doit s'assurer notamment que les règles de sécurité sont correctement appliquées. Le contenu attendu de cette convention, d'exploitation fait l'objet d'une partie dédiée dans le chapitre I.

II. Les véhicules légers

Les véhicules légers sont les véhicules de catégorie M1, c'est-à-dire conçus et construits pour le transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum (art. R. 311-1 du code de la route).

Ils peuvent être affectés à des transports publics collectifs. Cependant, ils ne sont pas soumis aux prescriptions de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux véhicules de transport en commun de voyageurs et il n'existe aucune règle d'aménagement spécifique pour exercer cette activité.

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. Signalétique et documents de contrôle des véhicules légers

Les véhicules affectés à un service public de transport doivent comporter le nom ou le sigle de l'entreprise. Une signalétique comportant la mention du numéro de la licence de transport doit être apposée à l'avant du véhicule.

Documents de contrôle :

- Permis de conduire et attestation d'aptitude physique ;
- Licence de transport intérieur ;
- Livret Individuel de conduite.

2. Contrôles routiers et périodiques

Les véhicules de moins de dix places, conducteur compris, affectés au transport public de personnes (urbain et non urbain) sont soumis, en application des articles R. 323-23 et R. 323-24 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. R. 326-1 à R. 326-5 du code de la route).

Les véhicules légers peuvent également faire l'objet de contrôles routiers et en entreprise.

3. Ceintures de sécurité à bord des véhicules légers

Dans un véhicule léger, le conducteur doit s'assurer que les enfants de moins de 18 ans sont attachés et que ceux de moins de 10 ans bénéficient d'un système de retenue homologué (Art. R. 412-2 du code de la route). Le conducteur peut être passible d'une amende de 4^e classe (135 €) pour chaque passager mineur non ou mal attaché.

- Dérogations à l'obligation de porter la ceinture :
 - Pour toute personne dont la morphologie est manifestement inadaptée au port de celle-ci ;
 - Pour toute personne munie d'un certificat médical d'exemption, délivré par un médecin agréé ;
- Dérogations à l'obligation de proposer un système de retenue homologué pour les enfants de moins de 10 ans :
 - Pour tout enfant dont la morphologie est adaptée au port de la ceinture de sécurité ;
 - Pour tout enfant muni d'un certificat médical d'exemption qui mentionne sa durée de validité et comporte le symbole prévu au 2° du II de l'article R. 412-1 du code de la route ;
 - Pour tout enfant transporté dans un taxi (en activité taxi) et dans un véhicule de transport en commun.

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.

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.

4. Limitations de vitesse applicables aux véhicules légers

La vitesse maximale est, dans le cas général (art. R.413-2, R.413-3 et R.413-4 du code la route), de :

Hors agglomération :

- 130 km/ sur autoroute ;
- 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;
- 80 km/h sur les autres routes. Toutefois, sur les sections de ces routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, la vitesse maximale est relevée à 90 km/ h sur ces seules voies et là où les départements ont décidé de relever la vitesse ;

En cas de pluie ou d'autres précipitations, ces vitesses maximales sont abaissées à :

- 110 km/h sur les sections d'autoroutes où la limite normale est de 130 km/h ;
- 100 km/h sur les sections d'autoroutes où cette limite est plus basse ainsi que sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;
- 80 km/h sur les sections des autres routes

En agglomération :

- 50 km/h.

En cas de visibilité inférieure à 50 mètres, les vitesses maximales sont abaissées à 50 km/h sur l'ensemble des réseaux routier et autoroutier.

B. Cas des services assurés par des particuliers ou des associations

Dans la plupart des cas, l'autorité organisatrice a recours à une entreprise inscrite au registre des transports publics. Les taxis qui sont chargés de l'exécution d'un transport scolaire doivent avoir le bénéfice d'une licence dérogatoire qui emporte application de toutes les règles du transport de voyageurs.

Dans certains cas, le transport scolaire pourra être effectué par un particulier ou une association.

L'article L. 3111-12 du code des transports prévoit que, 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, selon les critères spécifiques, au registre des entreprises de transport public routier de personnes pour exécuter des prestations de transports scolaires avec des véhicules légers (9 places assises au maximum, dont celle du conducteur) pour le compte de l'autorité organisatrice.

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 pour les conducteurs de l'association ou le particulier d'obtenir de son assureur l'extension de la garantie du contrat.

Les obligations fiscales et sociales des particuliers qui « apportent leur concours à l'exécution d'un service public des transports scolaires », ont été précisées dans une réponse du ministre des transports à la question écrite n° 14063 de M. Jean Puech, publiée au JO du Sénat du 16/03/2006.

Selon les articles L. 8221-6 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 L. 3111-12 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.

Recommandation 9 : Pour une meilleure sécurité, l'AO s'assure qu'une formation adaptée a été donnée aux membres de l'association ou aux particuliers.

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, incluant celles relatives au permis de conduire, à la maîtrise du véhicule, à la vitesse, au respect de la signalisation routière et de la distance entre véhicules, au régime de priorité, à la non consommation d'alcool et de stupéfiants, au port de sa ceinture de sécurité, à la non-utilisation de téléphone portable et des autres distracteurs, etc.

Le code de la route fixe également aux conducteurs le comportement à adopter en cas d'accident (art. R. 231-1) et en cas de contrôle routier (art. R. 233-1 à R. 233-3).

Les conducteurs sont aussi 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.

L'article L. 225-5 du code de la route a été modifié par la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, de sorte que les entreprises exerçant une activité de transport public routier de voyageurs ou de marchandises aient communication des informations relatives à l'existence, à la catégorie et la validité du permis de conduire des personnes qu'elles emploient comme conducteur de véhicule à moteur. Un arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports précisera les conditions d'application du dispositif.

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. R. 221-10 du code de la route).

La périodicité de cette visite médicale est **quinquennale** pour les conducteurs, âgés de moins de soixante ans, de véhicules de transports en commun de personnes, 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. R. 221-11 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. R. 4624-10 et suivants du code du travail) :

- visite médicale d'embauche;
- visite obligatoire régulière;
- visite médicale de reprise après une maladie professionnelle ou un arrêt de travail supérieur 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 des véhicules de moins de 9 places (« 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.

2. Les risques liés à la consommation d'alcool et de stupéfiants

a. Un taux spécifique d'alcoolémie aux conducteurs de transport en commun

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** d'alcool par litre de sang (soit 0,1 mg d'alcool par litre d'air expiré) est sanctionné d'une amende de 4^e classe. Ce seuil est porté à 0,50 gramme d'alcool par litre de sang (soit 0,25 mg par litre d'air expiré) pour les conducteurs des autres types de véhicules dont le permis de conduire n'est pas affecté par la période probatoire (art. R. 234-1 du code de la route).

b. L'éthylotest anti-démarrage (EAD)

Depuis le 1^{er} septembre 2015, l'ensemble des autocars sont équipés d'éthylotest anti-démarrage. **La bonne utilisation** de l'EAD relève de l'entreprise, tout en assurant le respect des droits du salarié.

Le traitement informatisé des données issues de l'EAD doit respecter les dispositions de l'arrêté du 2 juillet 1982 et de la loi du 6 janvier 1978 modifiée.

c. Les responsabilités de l'employeur

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.

- La responsabilité de l'employeur est inscrite dans le code civil : selon l'article 1242, l'employeur est responsable des dommages que les salariés peuvent causer à des tiers.
- Elle relève également du code du travail : l'article R. 4228-20 interdit les boissons alcoolisées sur le lieu de travail, sauf le vin, le cidre et le poiré ; l'article R. 4228-21 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. L. 4121-1 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 50 salariés, il lui permet de définir les règles d'application de la réglementation en matière d'hygiène, de sécurité et de discipline (art. L. 1321-1 du code du travail).

Le règlement intérieur n'est obligatoire que pour les entreprises de 50 salariés et plus, mais il est recommandé aux entreprises plus petites de le mettre en place.

3. Téléphone au volant

L'article R. 412-6-1 du code de la route précise que l'utilisation du téléphone tenu en main, qu'il s'agisse d'un appel à l'oreille ou d'un SMS est interdit pour tout conducteur d'un véhicule en circulation (moteur allumé, y compris à l'arrêt). Il en va de même pour le port à l'oreille de tout dispositif susceptible d'émettre du son (oreillette, écouteurs, casque, ...), à l'exception des correcteurs de surdité.

B. Les durées de conduite et de repos

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 dont le respect est contrôlé au moyen du chronotachygraphe :

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. L. 3121-10 et suivants) ;

Les articles R. 3311-1 et suivants du code des transports ;

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.

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

Rappel : 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.

La conduite d'un véhicule de transport en commun affecté au transport de voyageurs est soumise à un dispositif spécifique de formation initiale et continue :

- La formation initiale minimale obligatoire (FIMO), d'une durée de 140 heures (après le permis de conduire transport en commun), 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.
- La formation continue obligatoire (FCO), d'une durée de 35 heures, dispensée dans les 5 ans qui suivent la FIMO, puis renouvelée tous les 5 ans vise à une remise à jour des connaissances.

En ce qui concerne la FCO, la sécurité est abordée, conformément aux demandes du Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre (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...

Une carte de qualification de conducteur standardisée favorise la reconnaissance mutuelle par les États membres de ces obligations de qualification professionnelle et de formation continue.

B. 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 BTECS, bureau d'étude et de formation de l'Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP).

Rappelons que les partenaires sociaux, aux termes de la convention collective nationale des transports routiers (CCNTR), ont décidé la mise en place d'une formation spécifique adaptée au conducteur en période scolaire de **4 heures par an**.

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.

Par ailleurs, les conducteurs affectés à un circuit de transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) reçoivent une formation adaptée pour l'accueil des enfants en situation de handicap.

III. 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 (cf article 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).

À 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 et qui peut avoir des conséquences mortelles ;

- vérifie l'état général intérieur et extérieur du véhicule ;
- remplit le registre de signalement des déficiences constatées 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 : non présentation de carte de transport, adultes attendant les enfants de l'autre côté de la route).

Recommandation 10 : La conduite des véhicules de transport 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, sont 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 sont orientés immédiatement par le conducteur vers les services de l'autorité organisatrice.

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 de 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 ou de véhicules affectés au transport d'enfants et faisant l'objet d'une signalisation spéciale au moment de la montée et de la descente des voyageurs (art. R. 413-17 du code de la route).

Le Guide « Transport des scolaires : la sécurité aux points d'arrêt » élaboré par le Cerema et l'ANATEEP (édition 2009) reste toujours d'actualité et 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 l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation.

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

La signalisation routière réglementaire existante (instruction interministérielle sur la signalisation routière et arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes) doit être utilisée pour signaler les points d'arrêts, qu'ils soient situés en agglomération ou hors agglomération.

1. Hors agglomération

Il convient :

- de limiter le nombre de ces points d'arrêt, dans le respect des principes du service public de transport (accès acceptable pour les familles, non-discrimination,...);
- de les matérialiser a minima par des poteaux ;
- de les pré-signaliser. Sur ce point, l'article L. 3114-2 du code des transports modifié par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dispose que « *Les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité. Lorsqu'ils sont situés hors agglomération, les arrêts accueillant des transports scolaires sont pré-signalés dans des conditions définies par décret.* »
- 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 applicable¹³. 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. Sur les SATPS, la mise en accessibilité n'est obligatoire que dans le cadre des dispositions de l'article L. 3111-7-1 du code des transports.

Ces recommandations sont particulièrement nécessaires lorsque ces points d'arrêt sont situés sur de grands axes et sans aménagement particulier.

Il convient ensuite d'éviter les implantations dangereuses, faute de visibilité : sorties de virages, sommets 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 SDA et de l'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.

¹³ - 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)

- D1112-15 du code des transports (impossibilité technique avérée)

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 ou non 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

le tracé des itinéraires ,

l'implantation des points d'arrêt (pour départ et prise en charge conformément aux dispositions du code de la route) et

la signalisation aux abords des arrêts sont compatibles avec la sécurité au regard :

- de la circulation des véhicules ;
- 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.

L'article L. 3111-7-1 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. Ceux-ci relèvent de la compétence du département. Ainsi, les représentants légaux d'un élève handicapé scolarisé à temps plein 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 du code des transports. 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.

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'autorité organisatrice 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. Il est recommandé que le conducteur s'assure 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, ainsi que de rappeler l'obligation du port de la ceinture de sécurité.

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, d'autant plus que l'obligation scolaire est abaissée à 3 ans depuis la rentrée 2019, et éventuellement les enfants handicapés. D'une manière générale, l'organisateur veille à l'encadrement des élèves aux points de rassemblement 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.

Il est recommandé que la surveillance soit assurée par un personnel compétent, formé et spécialement recruté à cet effet, qu'il ait ou non la qualité de salarié. Toutefois, le recours à des entreprises privées pour assurer la mission de surveillance des enfants présente un risque juridique élevé, l'organisation du transport scolaire ne pouvant être déléguée (Cass. crim. 6 avril 2004, n° 03-82394).

Recommandation 11 : L'AO prévoit un protocole de prise en charge par un adulte, de l'enfant de maternelle, lors des différentes étapes de montée et descente du véhicule. Cette disposition est prévue expressément dans le « règlement du transport scolaire » de l'AO.

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 – GENERER UNE QUALITE DE TRAJET AU SERVICE DE LA SECURITE ET DE LA SCOLARITE DES ELEVES TRANSPORTES

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) ;
- les élèves en tant qu'acteur de leur sécurité.

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 préoccupations de **sécurité** et à des conditions d'**efficacité** 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 ou traverse une voie ferrée) 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 (recours au transport assis d'enfants sur des voiries non adaptées au transport debout, 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 à ce que l'entreprise et le conducteur respectent l'itinéraire assigné pendant la durée de la convention ;
- 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 ;
- doit éviter autant que possible les ruptures de charge pénalisantes pour la qualité de service et la sécurité des élèves transportés.

L'article L. 3116-7 du code des transports oblige l'autorité organisatrice de services publics réguliers de transport routier de personnes, notamment de transports scolaires, à rechercher des itinéraires alternatifs réduisant le nombre de franchissements de passages à niveau par les autocars ou autobus qui assurent ces services, dès lors que l'allongement du temps de parcours induit n'est pas disproportionné.

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. R. 3111-15 du code des transports) ;
- doit s'assurer que le conducteur connaît l'itinéraire ainsi que les points d'arrêts et qu'il a effectué une reconnaissance préalable du circuit.

Recommandation 12 : En cas de modifications imprévues, même temporaires, de l'itinéraire ou des arrêts (travaux de voirie, route coupée, etc.), l'organisateur, le transporteur et le conducteur se tiennent informés,

relaient les modifications auprès des « utilisateurs » (établissements scolaires, parents et élèves) et le cas échéant les accompagnent de mesures de sécurité adaptées (signalisation provisoire, surveillance...).

B. La durée du déplacement

La durée du déplacement quotidien est un facteur important dans la réussite scolaire de l'enfant. En effet, une durée de trajet importante jusqu'à l'école est source de fatigue, de manque d'attention, et peut favoriser des comportements imprudents, voire dangereux. Compte tenu de ces enjeux, deux mesures s'imposent :

- ne pas dépasser un plafond d'1h30 de trajet sur la journée

Sans minimiser les difficultés liées à des contraintes 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 dépasse pas 1 h 30 sur l'ensemble de la journée scolaire.

- réduire autant que possible le temps du transport

Un objectif plus ambitieux doit être visé sur l'ensemble des services, grâce à une organisation globale plus rationnelle des différentes dessertes, construites à partir d'une concertation entre les différents organisateurs, les parents d'élèves, les chefs d'établissements et le transporteur (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 entre leur domicile et leur établissement scolaire qui précèdent et suivent le temps scolaire. Le transport utilisé pour se rendre et revenir d'une activité périscolaire n'est pas considéré comme du transport scolaire ; il relève soit du transport privé¹⁴, soit du transport occasionnel¹⁵.

Il appartient à l'organisateur d'établir les horaires de transport scolaire, le transporteur quant à lui s'engage contractuellement à les respecter (art. R. 3111-15 du code des transports). L'attention du transporteur doit être attirée sur ses responsabilités vis-à-vis de ses conducteurs et de l'organisation de leurs services.

La concertation entre les acteurs sur la problématique des horaires est nécessaire :

- pour contribuer à la sécurité des élèves en favorisant la cohérence entre les horaires de transport des élèves et l'organisation des entrées et des sorties des établissements d'enseignement. L'attente sans surveillance est un facteur accidentogène pour les enfants (cf. chap. IV) ;
- pour tenir compte de la difficulté de recrutement des conducteurs par les transporteurs et donc éviter de créer des horaires de services incompatibles avec la ressource humaine ;
- pour favoriser le décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires (Lycées, Collèges, Primaires) afin d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur, ce qui génère des gains

¹⁴ Art. L. 3131-1 du code des transports : « Les personnes publiques, les entreprises et les associations peuvent organiser des services privés de transport routier de personnes pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres.

Un décret en Conseil d'Etat précise la définition de ces services et en fixe les conditions d'exécution. »

¹⁵ Art. R. 3112-1 du code des transports : « Les services occasionnels de transport public routier de personnes sont les services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers, au sens du 4° de l'article R. 3111-37 et qui ont pour principale caractéristique de transporter des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même.

Ils ne peuvent être exécutés que par des entreprises inscrites au registre mentionné à l'article R. 3113-4. Un groupe au sens du présent article est composé d'au moins deux personnes. »

environnementaux et financiers pour l'AO (diminue le nombre de véhicules nécessaires et en circulation) et sociaux (permet de favoriser les temps pleins des conducteurs)

Recommandation 13 : Une concertation entre les maires, les responsables des établissements d'enseignement, l'autorité organisatrice, les transporteurs et les représentants des parents d'élèves est mise en place pour adapter les horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires dans un objectif d'efficacité du service rendu, au bénéfice de la sécurité et de la réussite scolaire des élèves.

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.

Le recours à des lignes régulières par autobus ne permet pas de remplir ces deux conditions.

Dans les services à titre principal scolaire, dans la mesure du possible, il convient d'éviter de placer les enfants les plus jeunes aux places dites exposées (premier rang, ou places centrales face au couloir en dernière rangée, places devant un puits d'escalier).

A. Les enfants doivent être transportés assis

Cette règle est posée par l'article R. 411-23-2 du code de la route et par l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié.

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, SATPS, service occasionnel ou privé.

Pour les transports en commun d'enfants, l'article R. 411-23-2 du code de la route et l'article 75 de l'arrêté de 1982 modifié 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.

Le rôle 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.

Ces dispositions (reprises dans un tableau en annexe 1) ne font pas obstacle au pouvoir conféré au représentant de l'État 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.)

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.

Précisions apportées par la loi d'orientation des mobilités :

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est récemment venue préciser le cadre applicable aux transports en commun d'enfants. L'article L. 3111-7 du code des transports, dans sa rédaction issue de cette loi, dispose désormais que « *L'autorité organisatrice apprécie l'opportunité de recourir à des services de transport scolaire ou à d'autres services réguliers de transport public de personnes, en tenant compte des enjeux de qualité et de sécurité du transport des élèves. Dès lors qu'un service public régulier de transport routier de personnes est consacré principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants.* » La rédaction de l'article L. 3111-14 du code des transports, qui concerne l'Île-de-France a également été revue en ce sens. La loi est désormais claire sur ce point : si le service est conçu pour assurer principalement la prise en charge d'élèves pour la desserte d'un établissement scolaire, les dispositions réglementaires de l'article R. 411-23-2 du code de la route s'appliquent : les enfants doivent être transportés assis.

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. La qualité et le confort du service permettent également d'atténuer la fatigue des enfants liée au transport.

En cas de recours à la possibilité de transport debout tolérée exceptionnellement en transport scolaire, il conviendra que l'autorité organisatrice s'assure auprès du transporteur que les véhicules concernés sont agréés pour le transport en commun debout (véhicule de classe II).

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. Sur ce point, la loi d'orientation des mobilités est également venue préciser que « *L'autorité organisatrice peut ouvrir les services de transport scolaire à d'autres usagers sous réserve que cette ouverture n'ait pas de conséquences sur la qualité du service pour les élèves. Ces services demeurent soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants.* »

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

1. Une obligation réglementaire (art. R. 412-1 et R. 412-2 du code de la route)

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.

Depuis le 1^{er} septembre 2015, tous les véhicules de transports en commun de classe II et III (autocars) sont équipés de ceintures de sécurité. Il convient dans ce cadre de s'assurer que chaque enfant porte sa ceinture.

En la matière, le conducteur 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 (cf le code la route qui ne prévoit cette responsabilité que pour les conducteurs des véhicules de moins de 10 places).

Le respect de cette obligation pose donc la question de la présence d'un accompagnateur : en cas d'accident corporel mettant en cause l'absence de port de la ceinture dans le véhicule, une présomption de faute pèserait sur l'AO notamment si les enfants n'ont pas de responsabilité pénale (13 ans et moins)

Par ailleurs, 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 moins de 10 places.

Dans les véhicules de transport en commun, les personnes à mobilité réduite ne sont pas dispensées du port de la ceinture. Le conducteur est responsable de l'arrimage des fauteuils dans le véhicule.

2. Enfants de moins de 3 ans

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 moins de 10 places, 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).

Focus - Le port de la ceinture pour les enfants est obligatoire quelle que soit la longueur du trajet. L'efficacité des dispositifs de retenue des plus petits, pour être maximale, doit s'adapter à leur morphologie. Le règlement de la CEE-ONU N° 129 (ou Isize) lancée en juillet 2013¹⁶ renforce la sécurité des enfants en voiture en imposant le système de fixation Isofix, en classant les sièges selon la taille de l'enfant et non plus son poids et en allongeant la période obligatoire d'installation dos à la route (15 mois et 80 cm minimum). Cette norme remplacera progressivement le règlement N°44 (source : site de la Sécurité routière).

¹⁶ Règlement n° 129 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants utilisés à bord des véhicules automobiles.

3. Enfants handicapés transportés sur leur fauteuil roulant

Dans les autocars et les véhicules légers, un dispositif d'ancrage de fauteuil doit être prévu pour les véhicules accessibles (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 des élèves

S'il n'existe aucune obligation réglementaire relative à l'accompagnement, celui-ci s'avère de plus en plus nécessaire.

A. Pour les jeunes enfants

Cet accompagnement, en particulier avant 6 ans et notamment au regard de l'obligation du port de la ceinture de sécurité est souhaitable.

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 majorité d'AOM impose désormais dans leur règlement, pour les jeunes élèves en particulier, la présence d'accompagnateurs.

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 doit être entreprise par les AO qui n'ont pas encore prévu d'accompagnateurs, en particulier pour les enfants les plus jeunes.

B. 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 maison départementale des personnes handicapées (MDPH), les modalités, en fonction notamment du projet personnel de scolarisation de l'élève (art. L. 3111-7-1 du code des transports).

C. Accompagnement et médiation

Ponctuel ou pérenne, un accompagnement peut se révéler nécessaire sur certaines lignes, du fait du comportement de certains élèves pouvant entraîner une gêne pour le conducteur, préjudiciable à une conduite en toute sécurité.

Recommandation 14 : Des solutions d'accompagnement adaptées aux différentes situations sont recherchées (très jeunes enfants – adolescents perturbateurs – enfant(s) présentant tel type de handicap).

La présence d'accompagnateurs favorise la pratique effective du port de la ceinture de sécurité, que le conducteur ne peut pas surveiller durant le trajet.

Compte tenu de l'importance de leur rôle, les 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 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.

IV. Les élèves, 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.

Point d'attention : 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 : <https://www.nonaharcelement.education.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 au point d'arrêt

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 ;
- ne pas 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 R. 213-3 ou R. 213-20 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, selon les circonstances, il peut arriver que les enfants transportés soient plus en sécurité en restant à l'intérieur qu'en évacuant le véhicule, en se retrouvant ainsi 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 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).

**La conduite à tenir en cas d'immobilisation sur un passage à niveau est ici rappelée :*

1. Dégager le véhicule en enfonçant les barrières cassables ;
2. Évacuer toutes les personnes à bord du véhicule bloqué sur les voies ;
3. Utiliser le téléphone orange à proximité du passage à niveau pour prévenir directement l'agent SNCF de la gare la plus proche.

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 agréées de sécurité civile):

- 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 :

- 1 la commande du déverrouillage automatique de la porte arrière à partir du poste de conduite ;
- 2 la commande d'ouverture des issues de secours ;
- 3 le marteau brise-vitre ;
- 4 l'extincteur ;
- 5 la trousse de premier secours ;
- 6 la commande des feux de détresse ;
- 7 le coupe-circuit électrique ;
- 8 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.

a. Qui alerter ?

Il faut alerter les forces de l'ordre (police ou gendarmerie nationales) OU les services d'incendie et de secours en fonction de la typologie et de la cinétique de l'évènement. Il est indispensable d'afficher les numéros de téléphone d'urgence dans les véhicules.

18 pour les sapeurs-pompiers

17 pour la police et la gendarmerie nationales

15 pour le SAMU (étant précisé que le centre de réception et de régulation des appels (CRRA) et le centre de traitement de l'alerte (CTA) sont interconnectés)

112 pour les utilisateurs d'un téléphone portable et les voyageurs étrangers qui ne connaissent pas les numéros d'urgence en France.

114 pour les personnes sourdes ou malentendantes

b. Quelles informations transmettre ?

Il importe de répondre le plus précisément possible aux questions posées par l'opérateur. 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 précise du lieu de l'accident ;
- le nombre des véhicules impliqués- et leur nature (autocar, voiture, cyclomoteur...)
- l'état apparent des victimes (inconscience d'une ou de plusieurs victimes, victime coincée ou incarcérée dans un véhicule...) et le nombre des victimes et, si possible le nombre total d'occupants du véhicule
- l'existence de risques particuliers (incendie, matières dangereuses...).

Recommandation 15 : En cas d'incident technique (fumée, immobilisation dans un virage ...) la procédure à suivre est sensiblement identique à celle de l'accident.

Les transporteurs affichent les numéros de téléphone d'urgence dans les véhicules.

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

L'enfant piéton ou à vélo accompagné

L'encouragement des démarches volontaires de mise en place de pédibus ou vélobus pour les déplacements domicile-école des enfants est l'une des mesures du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018.

Il s'agit, dans le but de favoriser le déplacement en sécurité des enfants entre leur lieu de domicile et leur école, d'encourager le développement des itinéraires – piétons ou cycles – dédiés et encadrés, appelés plus

communément pédibus et vélobus. Ces itinéraires permettent, au-delà de la simple desserte des écoles, de sensibiliser dès le plus jeune âge les enfants aux dangers de la route, qu'ils soient à pied ou à vélo.

Concrètement, des adultes bénévoles suivent un itinéraire précis pour emmener les enfants jusqu'à leur l'école. Comme un bus, le groupe s'arrête à des points d'arrêts déterminés afin de récupérer les enfants.

La mise en place du service

La création de tels services peut s'effectuer sous l'impulsion de la mairie, du directeur d'une école ou encore des associations de parents d'élèves. Même lorsqu'il s'agit d'une initiative citoyenne, il est important que la mairie soit associée au projet, à la fois pour apporter un appui à la conduite du projet et pour coordonner les démarches si plusieurs trajets sont mis en place sur la commune.

Des échanges réguliers entre ces différents acteurs doivent permettre d'évaluer le besoin réel d'une telle ligne, de décider du ou des itinéraires et de sécuriser ces derniers, d'établir des plannings pour les parents accompagnateurs, d'obtenir l'appui logistique des collectivités locales pour les différents affichages à prévoir, d'organiser l'affichage au sein de l'école, etc.

Surtout, ces échanges doivent aboutir à l'élaboration d'un cadre juridique clair en termes de responsabilités et d'assurances à souscrire.

Conformément à l'article L. 1214-2 du code des transports, au sein des ressorts territoriaux d'une autorité organisatrice de la mobilité où existe un plan de mobilité ou un projet de plan de mobilité, il revient à cette dernière d'étudier les moyens d'améliorer les mobilités quotidiennes des élèves en incitant les établissements scolaires à encourager et faciliter, entre autres, le recours aux mobilités actives. De plus, conformément à l'article L. 1214-2-1 du code des transports, elle doit faire figurer dans son plan de mobilité, lorsqu'il existe (obligatoire pour les AOM dont le ressort territorial recoupe une agglomération de 100 000 habitants, sauf les communautés de communes), les mesures prises ou envisagées pour assurer la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. L'étude de la mise en œuvre d'un service de vélobus ou de pédibus s'inscrit dans ces objectifs.

De plus, dans le cadre ses obligations de suivi et d'évaluation de son plan de mobilité, l'autorité organisatrice de la mobilité peut être à l'origine de l'élaboration d'un bilan concernant ce type de services sur son ressort territorial.

Le régime de responsabilité

La mise en place d'une structure associative est recommandée afin de clarifier juridiquement le rôle et les responsabilités de chacun.

L'association et les membres chargés de son administration assument alors la responsabilité pénale et/ou civile des dommages résultant d'une faute commise dans l'organisation et la gestion du pédibus ou vélobus. La constitution d'une association peut permettre de prendre en charge la responsabilité de l'accompagnement.

Toutefois, d'autres structures organisatrices peuvent couvrir l'action : l'école via son contrat d'assurance d'établissement ou la mairie, sous la forme d'une extension d'assurance.

Quant aux enfants accompagnés, la responsabilité civile familiale ou l'assurance scolaire permet de couvrir les dommages qu'ils provoquent, l'assurance scolaire peut également permettre de couvrir les dommages qu'ils subissent.

L'ADEME a publié un guide pratique « Carapatte Caracycle, à pied ou à vélo vers l'école » qui donne de plus amples recommandations sur la mise en place de tels itinéraires.

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

V. 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 la mobilité 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 usagers de la route doit être rappelée sur les risques d'accidents lors du croisement ou du dépassement des véhicules de transports scolaires à l'arrêt, signalés par le pictogramme « transport d'enfants » et le fonctionnement des feux de détresse.

Les dispositions de l'article R. 413-17 du code de la route doivent être constamment présentes à l'esprit des conducteurs :

« I. 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 : bonnes conditions atmosphériques, trafic fluide, véhicule en bon état.

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

III. Sa vitesse doit être réduite :

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

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.

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 L. 3111-7 du code des transports prévoit que « l'autorité compétente de l'État consulte la région, dans des conditions fixées par voie réglementaire, avant toute décision susceptible d'entraîner une modification substantielle des besoins en matière de transports scolaires ».

Recommandation 16 : Une consultation entre les autorités organisatrices des transports scolaires (régions et autorités organisatrices de la mobilité) et les représentants de l'Éducation nationale est mise en place, avant tout aménagement des temps scolaires, de façon à assurer une bonne adéquation entre horaires de transports et l'emploi du temps des élèves.

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. L'article L. 521-3 du code de l'éducation précise à cet égard que « *Le maire peut, après avis de l'autorité scolaire responsable, modifier les heures d'entrée et de sortie des établissements d'enseignement en raison des circonstances locales* », l'autorité responsable étant le directeur académique des services de l'éducation nationale qui, en application de l'article D. 521-11 du code de l'éducation « [...] *agissant par délégation du recteur d'académie arrête l'organisation de la semaine scolaire de chaque école du département dont il a la charge [...]* ».

En outre, doivent être communiqués aux autorités organisatrices de la mobilité 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 d'une circonscription pour le premier degré, et par les chefs d'établissements pour le second 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.

Point d'attention : Les prévisions d'effectifs des écoles et des établissements d'enseignement du 2nd degré publics arrêtées par le recteur et/ou l'IA-DASEN sont transmises par les IEN et les chefs d'établissement aux autorités organisatrices avant le mois de février précédant la rentrée scolaire afin de respecter les délais 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. En particulier, l'article L. 212-3 du code de l'éducation prévoit que « la mise en œuvre de la carte scolaire permet l'identification des écoles publiques ou des réseaux d'écoles publiques qui justifient l'application de modalités spécifiques d'organisation scolaire, notamment en termes de seuils d'ouverture et de fermeture de classe, au regard de leurs caractéristiques montagnardes, de la démographie scolaire, de l'isolement, des conditions d'accès et des temps de transports scolaires ». De la même manière, lors de l'élaboration de la carte scolaire, l'implantation des dispositifs spécifiques 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 unité localisée pour l'inclusion scolaire (ULIS).

Afin de faciliter la régularité des relations entre les services académiques et les autorités organisatrices de la mobilité, il est souhaitable que soit désigné, au sein des services académiques, un correspondant pour les transports scolaires, qui sera aussi l'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 ainsi 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.

Recommandation 17 : Dans le cadre de l'élaboration du plan particulier de mise en sûreté (PPMS « attentat intrusion »), une attention particulière est portée sur les conditions d'attente et/ou de cheminement de groupes d'enfants entre les véhicules de transport scolaire et/ou de ligne et le périmètre de l'enceinte scolaire.

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

Les articles L. 3111-7 du code des transports et R. 235 - 11 du code de l'éducation prévoient que les CDEN sont consultés sur « l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires ».

L'ordre du jour du CDEN est défini par ses deux présidents, conformément aux dispositions de l'article R. 235-7 du code de l'éducation. Il est souhaitable que les représentants des autorités organisatrices de la mobilité et les représentants des opérateurs de transport, en tant qu'experts, soient invités lors des débats sur les transports scolaires, sur les modifications des horaires de fonctionnement des établissements et sur les aménagements du temps scolaire.

Le CDEN constitue, en effet, un lieu de concertation privilégié où les difficultés rencontrées en matière d'organisation du transport scolaire par les différents acteurs doivent faire l'objet d'un examen approfondi¹⁷. Après avoir communiqué toutes les informations utiles aux autorités organisatrices de la mobilité en vue de la mise en place des circuits pour l'année scolaire suivante, l'IA-DASEN examine ceux-ci au regard de l'intérêt des élèves. Le cas échéant, il leur fait connaître ses observations sur le schéma d'organisation des transports scolaires.

II. Comment éduquer et former à la sécurité ?

Indépendamment des formes directes de concertation qui peuvent être recherchées au niveau local, notamment la consultation obligatoire du conseil départemental de l'éducation nationale (CDEN), des outils propres à la sécurité routière ont été mis en place au niveau départemental. Ainsi, **le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est élaboré chaque année à l'initiative du préfet**, dans le cadre de la politique nationale de sécurité routière pilotée par la délégation à la sécurité routière (DSR)

Des crédits sont mis à disposition des préfets pour soutenir certaines actions de sécurité routière des partenaires, notamment des collectivités locales, d'établissements publics ou d'associations.

En plus de ce budget, la coordination sécurité routière anime un réseau de bénévoles, les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR), chargés d'animer certaines actions liées aux transports scolaires, en lien avec les référents sécurité routière éducation nationale. Il est également possible de bénéficier de prêt de matériel pour l'organisation d'actions lorsque la coordination sécurité routière en dispose.

Mais 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 la 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

¹⁷ 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).

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 certaines AOM (ex : Pays-de-la-Loire), de gilets de haute visibilité 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 ;
- l'exemplarité 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 sont informés des règles édictées par le règlement des transports scolaires de l'AO et invités à en discuter avec leur(s) enfant(s).

Recommandation 18 : Lors de chaque rentrée scolaire, ces recommandations sont rappelées par les autorités organisatrices de transport aux parents et partagées avec les personnels éducatifs *via* des réunions de sensibilisation, vidéos, fiches, tracts ou plaquettes d'information sur les conditions d'organisation et de déroulement des services scolaires, les droits et les devoirs des parents, etc.).

A cette occasion, les AO font signer aux parents d'élèves le règlement du transport scolaire.

B. 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 plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) recense les actions et les moyens engagés par les différents acteurs dans une recherche de cohérence.

L'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire est prévue par le code de l'éducation (art. L. 312-13, D. 312-43, D. 312-44, D. 312-45, D. 312-46, R. 312-47 et D. 312-47-1) et a pour objectif de permettre aux élèves

d'acquérir un comportement responsable sur l'espace routier¹⁸. 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).

Les collectivités locales, les autorités organisatrices de la mobilité sont également des acteurs majeurs de cette politique, notamment dans le cadre du transport scolaire. Régions, intercommunalités, organisateurs de proximité prennent de nombreuses initiatives en la matière, soit directement avec des agents dédiés à cette mission soit avec l'appui d'associations comme l'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public¹⁹.

La réalisation d'exercices d'évacuation constitue un moyen privilégié de former les enfants et de sensibiliser les personnes ou organismes concernés. C'est d'abord l'occasion de rappeler les consignes essentielles à respecter en cas d'accident ou de départ de feu, d'entraîner les jeunes à la bonne méthode pour évacuer un véhicule, de connaître les divers équipements de sécurité et leur utilisation. Mais cette sensibilisation permet aussi d'aborder avec les jeunes des thèmes essentiels pour garantir leur sécurité en tant qu'utilisateur des services de transport : attacher sa ceinture de sécurité et comprendre pourquoi, appréhender les angles morts et les angles morts autour du car ou du bus, expérimenter les traversées de chaussée à proximité des transports en commun, éviter d'utiliser des distracteurs lors des cheminements, etc. Ces exercices peuvent être enfin l'occasion d'élargir la sensibilisation aux règles de bonne conduite, de respect et de citoyenneté dans le car pendant le transport.

La réalisation de ces exercices permet d'associer les différents partenaires concernés dans une action commune. La participation des conducteurs et du personnel éducatif est indispensable. L'efficacité pratique de ces exercices est conditionnée par leur renouvellement périodique. Il importe qu'à terme chaque élève, qui peut emprunter un service de transport scolaire quotidien ou se déplacer en car ponctuellement pour des sorties, voyages scolaires ou périscolaires, 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 faire figurer ces exercices dans les conventions de transports scolaires.

18 Au sein de l'éducation nationale, cette éducation à la sécurité routière prend appui sur des 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.

19 www.anateep.fr

ANNEXES

Annexe 1 : Circulation des passagers debout des autobus et des autocars de classe II²⁰

TYPE DE SERVICE		ZONE DE CIRCULATION				
		Agglomération (au sens de l'art. R. 110-2 du code de la route)	Hors agglomération : Ressort territorial de l'AOM (RTAOM) ou zone de compétence d'Ile-de-France Mobilités	5 km maximum en dehors du RTAOM ou de l'agglomération en absence de RTAOM	Plus de 5km sans excéder 7 km en dehors du RTAOM ou de l'agglomération en absence de RTAOM	Au-delà de la limite de kilométrage (7 kms)
Service public	Services réguliers de transports publics de personnes	Circulation autorisée	Circulation autorisée	Circulation autorisée	Circulation autorisée sous réserve que l'AO désigne les services concernés, précises les motifs de cette dérogation et les notifie à l'exploitant.	<u>Circulation interdite</u>
	Transports en commun d'enfants	<i>Circulation interdite sauf dans des situations imprévues, de façon limitée ou à titre exceptionnel</i>	<i>Circulation interdite sauf dans des situations imprévues, de façon limitée ou à titre exceptionnel</i>	<i>Circulation interdite sauf dans des situations imprévues, de façon limitée ou à titre exceptionnel</i>	<i>Circulation interdite sauf dans des situations imprévues, de façon limitée ou à titre exceptionnel</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>

²⁰ Références :

- Articles R. 411-23-1 et R. 411-23-2 du code de la route
- Articles 71 et 75 de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.

	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> sauf <u>autorisation préfectorale</u>	<u>Circulation interdite</u> sauf <u>autorisation préfectorale</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

Annexe 2 : Liste des recommandations

Recommandation 1 : Les services par SATPS dédiés aux élèves (définis à l'art. R. 3111-5 du code des transports, avec l'intégralité des élèves assis, conformément à l'article R. 411-23-2 du code de la route), étant plus sûrs, sont privilégiés lorsque les trajets se font hors agglomération (art. R. 411-23-1 du code de la route). (voir chapitre V du présent guide).

Recommandation 2 : Dans le cas de contrats portant à la fois sur des lignes régulières et des lignes scolaires, les conventions prévoient les spécifications techniques propres aux transports scolaires.

Recommandation 3 : Afin de répondre au mieux à cet impératif, les conventions sont conclues pour une durée suffisante et prévoient une rémunération permettant à l'opérateur de proposer une prestation de qualité et répondant à toutes les exigences de sécurité (investissements dans le matériel roulant, respect de la réglementation sociale...).

Recommandation 4 :

a. L'autorité organisatrice se dote d'un règlement de transport scolaire qui précise les modalités d'utilisation des services scolaires.

b. Afin qu'il soit opposable, il est adopté par délibération et porté à la connaissance des élèves, de leurs responsables légaux et des établissements.

c. Outre les responsables légaux des élèves, les AO veillent à informer les chefs d'établissement et/ou les directeurs d'école des problèmes rencontrés dans l'application du Règlement des transports scolaires.

Recommandation 5 : Le choix de s'appuyer sur un SRO dans lequel les usagers seront susceptibles d'être transportés debout ou assis non attachés est évalué au regard de l'âge des élèves, du type de véhicules utilisé, des conditions concrètes du transport notamment la durée du transport et le trajet effectué : circulation en agglomération ou non, dangerosité du parcours (accidentologie, visibilité, ...), de la section de route empruntée.

Recommandation 6 : L'organisateur de transport scolaire mentionne explicitement (dans une charte, dans son règlement, dans sa convention avec le transporteur...) l'obligation en fin de circuit de ce « tour du car ». En cas de non-respect de cette disposition, l'organisateur prévoit des sanctions adaptées pouvant aller jusqu'à la résiliation de la convention avec le transporteur.

Recommandation 7 : La jurisprudence montre que les responsabilités des différents intervenants (AO, transporteur, gestionnaire de voirie, autorité détentrice du pouvoir de police de circulation, ...) dans une opération de transport sont, la plupart du temps, partagées. La concertation dans ce domaine est donc particulièrement nécessaire.

Recommandation 8 : Les AO développent des actions de prévention contre la délinquance dans les transports scolaires et contre le harcèlement scolaire en partenariat avec les représentants de l'Éducation nationale au niveau départemental ou local. S'agissant plus particulièrement de la menace attentat, les AO peuvent utilement se rapprocher des forces de l'ordre, en même temps que des préfetures, pour arrêter ensemble les mesures les plus appropriées pour la mise en sûreté des transports.

Recommandation 9 : Pour une meilleure sécurité, l'AO s'assure qu'une formation adaptée a été donnée aux membres de l'association ou aux particuliers.

Recommandation 10 : La conduite des véhicules de transport 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, sont 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 sont orientés immédiatement par le conducteur vers les services de l’autorité organisatrice.

Recommandation 11 : L’AO prévoit un protocole de prise en charge par un adulte, de l’enfant de maternelle, lors des différentes étapes de montée et descente du véhicule. Cette disposition est prévue expressément dans le « règlement du transport scolaire » de l’AO.

Recommandation 12 : En cas de modifications imprévues, même temporaires, de l’itinéraire ou des arrêts (travaux de voirie, route coupée, etc.), l’organisateur, le transporteur et le conducteur se tiennent informés, relaient les modifications auprès des « utilisateurs » (établissements scolaires, parents et élèves) et le cas échéant les accompagnent de mesures de sécurité adaptées (signalisation provisoire, surveillance...).

Recommandation 13 : Une concertation entre les maires, les responsables des établissements d’enseignement, l’autorité organisatrice, les transporteurs et les représentants des parents d’élèves est mise en place pour adapter les horaires d’entrée et de sortie des établissements scolaires dans un objectif d’efficacité du service rendu, au bénéfice de la sécurité et de la réussite scolaire des élèves.

Recommandation 14 : Des solutions d’accompagnement adaptées aux différentes situations sont 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 peut pas surveiller durant le trajet.

Compte tenu de l’importance de leur rôle, les 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 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.

Recommandation 15 : 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.

Les transporteurs affichent les numéros de téléphone d’urgence dans les véhicules.

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

Recommandation 16 : Une consultation entre les autorités organisatrices des transports scolaires (régions et autorités organisatrices de la mobilité) et les représentants de l’Éducation nationale est mise en place, avant tout aménagement des temps scolaires, de façon à assurer une bonne adéquation entre horaires de transports et l’emploi du temps des élèves.

Recommandation 17 : Dans le cadre de l’élaboration du plan particulier de mise en sûreté (PPMS « attentat intrusion »), une attention particulière est portée sur les conditions d’attente et/ou de cheminement de groupes d’enfants entre les véhicules de transport scolaire et/ou de ligne et le périmètre de l’enceinte scolaire.

Recommandation 18 : Lors de chaque rentrée scolaire, ces recommandations sont rappelées par les autorités organisatrices de transport aux parents et partagées avec les personnels éducatifs via des réunions de sensibilisation, vidéos, fiches, tracts ou plaquettes d'information sur les conditions d'organisation et de déroulement des services scolaires, les droits et les devoirs des parents, etc.).
A cette occasion, les AO font signer aux parents d'élèves le règlement du transport scolaire.

Annexe 3 : Jugement n°1800785 TA de Poitiers du 23 mai 2019

Tribunal administratif de Poitiers

N° 1800785

M. L.

Mme Eve Wohlschlegel Rapporteur

Le tribunal administratif de Poitiers

M. Baptiste Henry Rapporteur public

2e ch.

Audience du 9 mai 2019

23/05/2019

01-09-02-01 39-08-01-01 65-02-01-03 C+

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires, enregistrés le 30 mars 2018, le 3 décembre 2018 et le 19 février 2019, M. L..., représenté par la SELAS Arco-Legal, demande au tribunal :

1°) d'annuler la décision du 9 mars 2018 par laquelle le président de la communauté d'agglomération Rochefort Océan (CARO) a refusé de modifier la convention de délégation de service public signée le 1er janvier 2017 avec la société Transdev Rochefort Océan en tant qu'elle prévoit un transport debout pour les enfants scolarisés empruntant la ligne I du réseau de transports en commun de l'agglomération ;

2°) d'enjoindre au président de la CARO d'affecter les moyens de transports adaptés aux transports scolaires sur la ligne I du réseau R'Bus, sous astreinte de 1000 euros par jour de retard suivant l'expiration d'un délai d'un mois après la notification du jugement à intervenir.

3°) de mettre à la charge de la CARO une somme de 3.000 euros au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Il soutient que :

- le transport debout sur la ligne I du réseau R'bus méconnaît l'article R. 411-23-2 du code de la route ;
- cela méconnaît aussi l'article R. 411-23-1 du code de la route car la ligne I n'est pas une ligne urbaine ;
- cela porte atteinte au principe d'égalité devant le service public car les élèves des écoles maternelles et primaires sont transportés assis.

Par un mémoire en défense enregistré le 10 janvier 2019, la CARO, représentée par la SELARL Cabannes, Cabannes Neveu, conclut au rejet de la requête et à ce que la somme de 500 euros soit mise à la charge de M. L... au titre de l'article L 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- la requête est irrecevable des lors que la lettre attaquée n'a pas un caractère decisoire et que, partant, les conclusions en injonction doivent être regardée comme étant présentées à titre principal ;
- les moyens soulevés par le requérant ne sont pas fondés.

La requête a été communiquée au conseil départemental de la Charente-Maritime qui n'a pas produit d'observations.

Un mémoire en défense, présenté pour la CARO, enregistré le 29 mars 2019, n'a pas été communiqué.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu:

- le code de la route ;
- le code des transports ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Wohlschlegel,
- les conclusions de M. Henry rapporteur public,
- et les observations de Me Fergon, représentant M. L..., et de Me Saint-Martin, représentant la CARO.

Une note en délibéré, présentée pour la CARO, a été enregistrée le 10 mai 2019.

Considérant ce qui suit :

1 . La communauté d'agglomération Rochefort Océan (CARO) exerce depuis la rentrée scolaire 2017 la compétence "transports scolaires" sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Elle a concédé l'exploitation et la gestion de son réseau de transport urbain R'BUS à la société Transdev Rochefort Océan par un contrat conclu le 1er septembre 2017 pour

une durée de sept ans. Ce réseau, qui se compose de 9 lignes numérotées de A à I, est assuré par des autobus comportant des places assises et des places debout. Par un courrier du 5 février 2018, M. L... a demandé au président de la CARO de respecter et faire respecter la règle du transport assis des enfants sur la ligne I du réseau R'bus. M. L... sollicite l'annulation du courrier du 9 mars 2018 par lequel le président de la CARO a rejeté sa demande.

Sur les fins de non-recevoir :

2. En premier lieu, d'une part, il appartient au juge de l'excès de pouvoir de donner aux décisions administratives qui lui sont déférées leur exacte qualification. D'autre part, les clauses d'un contrat qui ont, par elles-mêmes, pour objet l'organisation ou le fonctionnement d'un service public revêtent un caractère réglementaire. Enfin, un tiers à un contrat est recevable à demander, par la voie du recours pour excès de pouvoir, l'annulation des clauses réglementaires contenues dans un contrat administratif qui portent une atteinte directe et certaine à ses intérêts. Il est également recevable à demander, par la même voie, l'annulation du refus d'abroger de telles clauses à raison de leur illégalité ou du refus de les réformer pour les rendre légales.

3. En l'espèce, la lettre du 9 mars 2018, qui est l'acte attaqué, doit être comprise comme refusant de modifier l'article 3.1.2.5 du cahier des charges techniques du contrat de délégation de service public signé le 1er septembre 2017 entre la CARO et la société Transdev Rochefort Océan, en tant qu'il permet le transport debout sur la ligne I. Cette clause, qui porte sur l'organisation et le fonctionnement du service public, a un caractère réglementaire. Ainsi, la lettre du 9 mars 2018 constitue une décision refusant de réformer une clause réglementaire d'un contrat administratif. Par suite, en application des règles rappelées au point précédent, M. L... est recevable à en demander l'annulation. La fin de non-recevoir tirée de l'absence de décision faisant grief doit donc être écartée.

4. En second lieu, M. L... doit être regardé comme demandant à titre principal l'annulation pour excès de pouvoir de la décision du 9 mars 2018 et, à titre accessoire, qu'il soit enjoint au président de la CARO d'appliquer la réglementation relative aux transports en commun d'enfants. Il suit de là que la fin de non-recevoir tirée de ce que la requête tendrait à faire prononcer par le tribunal une injonction à titre principal doit être écartée.

Sur le bien-fondé des conclusions en annulation :

5. L'autorité compétente, saisie d'une demande tendant à la reformation d'une clause réglementaire illégale, est tenue d'y substituer des dispositions de nature à mettre fin à cette illégalité.

6. En vertu de l'article R. 411-23-1 du code de la route, "sans préjudice des dispositions de l'article R. 411-23-2, les autobus, les autocars, les navettes urbaines et les trains urbains dont l'aménagement le prévoit peuvent circuler avec des passagers debout à l'intérieur des agglomérations" et, dans certaines conditions, dans les limites du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité. Selon l'article R. 411-23-2 de ce code, "dans les véhicules de transport en commun d'enfants, les enfants sont transportés assis". L'article R. 311-1 du même code dispose qu'un véhicule de transports en commun d'enfants est un véhicule affecté à titre principal au transport de personnes de moins de 18 ans, quel que soit le motif du déplacement.

7. Il ressort des pièces du dossier que la ligne I est intégrée dans la rubrique "lignes scolaires" du cahier des charges techniques de la convention de délégation de service public. Elle dessert quatre établissements scolaires, ne fonctionne qu'en semaine et en période scolaire et prévoit des horaires de desserte différents des autres lignes du réseau avec une forte concentration le matin entre 7 heures et 9 heures 30 et l'après-midi entre

15 heures 20 et 18 heures 15, ainsi que des horaires adaptés le mercredi midi. S'il est vrai que cette ligne, qui s'insère dans le réseau de transport urbain de la CARO, est accessible à tous les usagers dans des conditions tarifaires identiques à celles des autres lignes, avec lesquelles elle est interconnectée, la CARO ne conteste pas qu'elle est principalement utilisée par les élèves des quatre établissements scolaires desservis. Ainsi, les véhicules qui empruntent la ligne I sont principalement affectés au transport de personnes de moins de 18 ans, lesquelles doivent donc, en application de l'article R. 411-23-2 du code de la route, être transportées assises. La circonstance que la ligne soit intégrée dans le réseau de transport urbain est indifférente dans la mesure, d'une part, où l'article R. 411-23-2 s'applique à tout véhicule affecté à titre principal au transport d'enfants, quel qu'en soit le motif, et, d'autre part, où l'article R. 411-23-1, qui permet le transport debout, s'applique "sans préjudice des dispositions de l'article R. 411-23-2".

8. Dans ces conditions, l'article 3.1.2.5 du cahier des charges techniques du contrat de délégation de service public, qui permet le transport debout sur les lignes scolaires, est illégal en tant qu'il permet le transport debout sur la ligne I, dont il vient d'être dit que les véhicules qui l'empruntent sont affectés à titre principal au transport d'enfants. Ainsi, le président de la CARO était tenu d'y substituer des dispositions de nature à mettre fin à cette illégalité. En refusant de le faire, il a entaché sa décision du 9 mars 2018 d'erreur de droit.

9. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens de la requête, que M. L... est fondé à demander l'annulation de la décision du 9 mars 2018.

Sur les conclusions aux fins d'injonction :

10. Il y a lieu d'enjoindre au président de la CARO de procéder, dans le délai de deux mois à compter de la notification du présent jugement, à la modification de l'article 3.1.2.5 du cahier des charges techniques du contrat de délégation de service public signé le 1er septembre 2017 en prévoyant le recours à des véhicules permettant le transport assis des enfants utilisant la ligne I du réseau R'Bus. Dans les circonstances de l'espèce, il n'y a pas lieu d'assortir cette injonction d'une astreinte.

Sur les frais liés au litige :

11. Les dispositions de l'article L 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de M. L..., qui n'est pas partie perdante dans la présente instance, la somme demandée par la CARO au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Il y a lieu, en revanche, de mettre à la charge de la CARO la somme de 1200 euros demandée par M. L... à ce titre.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL DECIDE :

Article 1er : La décision du 9 mars 2018 par laquelle le président de la CARO a refusé de modifier les dispositions de l'article 3.1.2.5 du cahier des charges techniques de la délégation de service public portant sur le réseau R'Bus en tant qu'elles autorisent le transport debout des enfants utilisant la ligne I est annulée.

Article 2 : Il est enjoint au président de la CARO de modifier, dans un délai de deux mois à compter de la notification du jugement, l'article 3.1.2.5 du cahier des charges techniques de la délégation de service public portant sur le réseau R'Bus afin d'y prévoir le recours à des véhicules de transport en commun permettant le transport assis des mineurs utilisant la ligne I du réseau R'Bus.

Article 3 : La CARO versera à M. L... une somme de 1200 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 4 : Les conclusions présentées par la CARO au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 5 : Le présent jugement sera notifié à M. L... et à la communauté d'agglomération Rochefort Océan.

Copie en sera également adressée au département de la Charente-Maritime et à la ministre placée auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.

Délibéré après l'audience du 9 mai 2019, à laquelle siégeaient :

M. Lemoine, président,

Mme Wohlschlegel, premier conseiller,

Mme Tadeusz, conseiller.

Lu en audience publique le 23 mai 2019.

Le rapporteur, signé E. WOHLSCHLEGEL

Le président, signé D.LEMOINE

La greffière, signé G.FAVARD