

Février 2005

Sécurité des transports publics occasionnels et collectifs en autocar

Président du groupe de travail

M. André LAUER (IGPC)

Conseil Général des Ponts et Chaussées

Rapporteur

Mme Christine MURRET-LABARTHE

Chargée de mission au CNT

8 février 2005

Avis du CNT
sur l'information et la sécurité des voyageurs
en transport public occasionnel et collectif par autocar

Le mardi 8 février 2005, le Conseil National des Transports, réuni en section permanente, sur rapport du groupe de travail présidé par M. André LAUER, IGPC, membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées, a adopté l'avis suivant :

constatant qu'actuellement, **en transport public occasionnel et collectif de voyageur en autocar**, aucun texte n'impose l'existence d'un contrat écrit,

estimant que ce type de transport nécessite la passation d'un tel contrat écrit ou transcrit dans une forme permettant une parfaite « traçabilité » pour éviter toute improvisation et être ainsi effectué en sécurité, et permettre une information complète du voyageur,

→ **le CNT souhaite qu'un texte soit pris pour prévoir explicitement cette obligation.**

Constatant en revanche que la loi prévoit l'obligation d'informer le consommateur en application de **l'article 1 du code de la Consommation**. « Tout professionnel vendeur de biens ou prestataire de services doit, avant la conclusion du contrat, mettre le consommateur en mesure de connaître les caractéristiques essentielles du bien ou du service ».

C'est ainsi que le Code du Tourisme (articles L 211-8 et suivants) prévoit les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages et de séjours, qui comportent notamment des prestations de transports.

Le CNT a mené une réflexion au sein d'un groupe de travail, en concertation avec l'ensemble des partenaires, transporteurs, salariés, usagers, associations, collectivités locales et administrations concernées, afin de définir les **éléments indispensables d'information préalables à l'établissement d'un contrat**. Ils sont explicités dans le document ci annexé.

Après en avoir débattu :

→ Le CNT estime que **ces dispositions minimales répondent à l'exigence de l'article 1 du code de la consommation et s'imposent à tous.**

→ Le CNT suggère que le Conseil National de la Consommation soit informé et saisi pour avis de ce document .

→ Le CNT considère néanmoins, et sans attendre cette consultation, que toute prestation de transport public occasionnel et collectif par autocar nécessite la production d'un document porté à la connaissance tant du conducteur que du responsable du groupe, **reprenant**

l'intégralité des informations reprises dans le document précité et permettant ainsi une parfaite transparence vis à vis du consommateur.

Le CNT attire l'attention sur la nécessité de suivi du contenu de ces informations qui peut devoir être adapté en fonction de l'évolution de la réglementation.

Au-delà du cas spécifique du transport public occasionnel et collectif en autocar, le CNT souhaite évoquer la question des contrôles et des retours d'expérience afin de renforcer la sécurité de l'ensemble du transport routier, marchandises comme voyageurs.

Cette sécurité est encadrée par un ensemble juridique adéquat, arrêté par les pouvoirs publics, applicable à tous.

Les pouvoirs publics assurent l'application de cette réglementation en mettant en place les moyens de contrôle nécessaires.

Cependant les méthodes utilisées et l'organisation peuvent, sans aucun doute, être améliorées pour plus de performance. C'est ainsi que, lors du débat de la dernière Assemblée générale du CNT, le 14 octobre 2004, il avait été suggéré, par exemple, de les renforcer sur les axes à grand trafic, avec des équipements qui permettent une investigation approfondie.

→ Sachant que des mesures élaborées en commun seront d'autant mieux acceptées, plus pédagogiques et plus dissuasives, **le CNT propose de mener une réflexion en concertation avec les professionnels pour renforcer l'efficacité des contrôles.** Elles permettront de modifier les comportements, comme l'expérience l'a montré dans le domaine de la sécurité routière, et contribueront tant à la sécurité du voyageur qu'au bon fonctionnement du marché.

Il est évident que, compte tenu du développement des trafics de transit sur le territoire national, cette démarche, pour être totalement efficace, devra être évoquée à l'échelon **européen.**

Elle devra permettre de créer les conditions de mise en place **d'une culture de « retour d'expériences »** au bénéfice du Bureau d'Enquête Accident Transports Terrestres, si utile dans d'autres modes comme le transport aérien et le transport ferroviaire.

La participation du CNT à la mission qui vient d'être confiée à M. Yves BONDUELLE, Inspecteur Général de l'Équipement, de proposer rapidement un schéma d'actions destiné à renforcer la sécurité des transports collectifs par autocars, entre parfaitement dans le cadre de cette démarche et confirme l'importance de la contribution que, depuis sa création, le CNT s'efforce d'apporter dans ce domaine.

Cet avis et le document qui l'accompagne constituent une étape importante dans un effort qui doit encore être poursuivi tant au niveau national qu'au niveau européen.

[TAMPON DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT]

ELEMENTS D'INFORMATION PREALABLES

**A L'ETABLISSEMENT D'UN CONTRAT
EN
TRANSPORT PUBLIC OCCASIONNEL ET COLLECTIF DE VOYAGEURS
PAR AUTOCARS**

(Article 1 du Code de la Consommation)

**Ce document, à annexer au contrat de transport,
- recommandation du Conseil National des Transports du 8 février 2005 -
doit être utilisé dans le cadre de la réglementation en vigueur**

(à remplir même en l'absence de contrat écrit)

1 - Dates horaires et itinéraires

- 1-1 Date, heure et lieu de la prise en charge initiale
le..... à.....h..... à.....
Date, heure et lieu de la dépose finale
le..... à.....h..... à.....
- 1-2 Le transporteur mettra à disposition son véhicule avant l'heure de départ indiquée plus haut) avec une marge d'un minimum avant le départ de (cocher la case appropriée) :
 20 minutes
 Autre durée à préciser : (>20 minutes)
- 1-3 L'horaire indiqué ci-dessus inclut, en outre, une marge de sécurité de.....
- 1-4 Lieux d'arrêt et durées (ou horaires) des arrêts
.....
- 1-5 Kilométrage estimé.....
- 1-6 Autres particularités concernant l'itinéraire :

Les horaires sont définis en fonction de conditions normales de circulation et de déroulement de transport. Mais des aléas peuvent se produire. La définition d'une marge de sécurité permettra d'absorber ces aléas, sachant que si elle est dépassée, cela risque de bouleverser l'organisation du voyage qui doit toujours garantir le respect de la réglementation des temps de conduite et de repos du conducteur

Le choix de l'itinéraire, sauf exigence particulière du donneur d'ordre explicitement indiquée, doit être laissé au transporteur, à charge pour lui d'en informer le donneur d'ordre avant le début de la prestation.

(NB : Si la prestation se décompose en plusieurs transports successifs (par exemple : voyage aller et voyage retour décalés dans le temps), on pourra utiliser plusieurs fiches).

2- Composition du groupe à transporter

- 2-1 Le groupe comporte au maximumpersonnes
Dont au maximum.....personnes mineures non accompagnées.
- 2-2 Le groupe comporte au maximum personnes ayant des difficultés pour accéder ou descendre du véhicule, ou pour y séjourner (donten fauteuil roulant)
- 2-3 Le groupe se compose à titre principal de ... personnes de moins de 17 ans
(cf application de l'arrêté du 2 juillet 1982) Oui (*) Non
(*)Si oui le groupe comporte au moins accompagnateurs ayant autorité sur les mineurs du groupe.

3 – Description du véhicule

- 3-1 Nombre d'autocars :.....
- 3-2 Nombre de sièges (hors sièges conducteur et convoyeur):.....
- 3-3 Première mise en circulation postérieure à :.....
- 3-4 Caractéristiques ou équipements particuliers :
(longueur, hauteur, sono, toilettes, air conditionné, ceintures de sécurité,
freinage ABS, dispositif anti patinage.....
- 3-5 Eventuellement : classement

Le transport s'effectuera au moyen d'un autocar adapté à la distance à parcourir, autorisé à transporter un nombre maximal de voyageurs correspondant à l'effectif et, plus généralement, adapté aux caractéristiques du groupe. Le véhicule sera en bon état de marche et d'entretien au sens de l'article R 323-1 du code de la route

4– Personnel de conduite

Nombre de conducteurs
double équipage oui non ou relais de conducteur oui (*) non
(*):si oui : lieu de la prise de relais :.....
Horaire

Le transport devant s'effectuer en application stricte de la réglementation des temps de conduite et de repos, dans un souci de clarté et pour éviter toute contestation, le transporteur remettra au donneur d'ordre qui devra le transmettre au responsable du groupe, avant le début du voyage, un document décrivant les éléments essentiels de la réglementation des temps de conduite et de repos .

Le transporteur communiquera au conducteur (en même temps que l'ordre de mission) les conditions d'organisation du transport convenues avec le donneur d'ordre.

5- Bagages

- Le transporteur est responsable des bagages placés en soute. Les réclamations pour pertes et avaries de bagages placés en soute doivent être effectuées par le voyageur ou le donneur d'ordre dès la constatation du dommage et confirmées par lettre recommandée avec accusé réception, au plus tardjours après la fin du voyage.

- Les bagages à main restent sous la garde des voyageurs.

6 – Exécution personnelle du contrat

Le transporteur effectuera personnellement la prestation demandée.

Il ne pourra sous traiter la prestation à un autre transporteur qu'avec l'accord du donneur d'ordre. Dans cette hypothèse il garde vis à vis du donneur d'ordre l'entière responsabilité des obligations découlant du contrat.

7 – Dispositions diverses à connaître et respecter pour permettre la meilleure exécution du service

6 – 1 Modification du contrat en cours de réalisation

Le donneur d'ordre peut toujours demander une modification du contrat en cours de réalisation mais le transporteur, le cas échéant représenté par son préposé conducteur, n'est pas tenu de l'accepter.

Le cas échéant, si le transporteur accepte cette modification, celle-ci doit nécessairement pouvoir se réaliser en respectant les réglementations.

Une modification au contrat peut entraîner une modification des conditions tarifaires.

Toute demande de modification au contrat, qu'elle soit du fait du donneur d'ordre ou du transporteur devra être confirmée par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation.

6 – 2 Sécurité

- Le transporteur est responsable de la sécurité du transport, y compris des montées et des descentes du véhicule. Le conducteur, préposé du transporteur, prend les mesures nécessaires et donne en cas de besoin des instructions aux passagers. Ceux-ci sont tenus de les respecter.

- S'il s'agit d'un groupe accompagné, le transporteur, comme le conducteur, doivent connaître le nom des personnes ayant une responsabilité d'organisation ou de surveillance, dont la nature doit être précisée.

Réciproquement, ce responsable doit connaître les conditions particulières d'organisation du transport convenues avec le transporteur, de même que la liste des voyageurs.

Le donneur d'ordre doit prendre les dispositions pour que ces informations soient communiquées aux intéressés avant le début du voyage.

- Le conducteur fera, avant le départ, une démonstration des manœuvres d'ouverture de secours des portes et une information sur l'existence, la localisation et éventuellement le maniement des éléments de sécurité de l'autocar (fenêtres de secours, trappe d'évacuation, extincteurs(s), boîte de premier secours...)

- Si l'autocar en est équipé, le siège basculant ou pliant, dit siège de convoyeur, ne doit être occupé que par un membre d'équipage, c'est-à-dire un professionnel (hôtesse, steward, guide...).

- Concernant plus spécifiquement **le transport d'enfants**

- o Le conducteur s'assurera de la présence des pictogrammes réglementaires
- o Le donneur d'ordre doit donner consigne aux accompagnateurs de compter les enfants un à un à chaque montée dans le véhicule

Le responsable du groupe, en liaison avec le conducteur, répartit les adultes accompagnateurs dans tout le véhicule en les plaçant d'abord à proximité des portes de service ou de secours. Les places exposées de l'autocar doivent, en priorité, être occupées par des adultes. S'il s'agit d'un voyage de nuit, les accompagnateurs organisent un tour de veille.

Le donneur d'ordre veille à ce que les accompagnateurs aient les connaissances en matière de sécurité nécessaires pour les transports d'enfants. Il leur demande de dispenser les consignes de sécurité à appliquer (danger autour de l'autocar, rester assis,...), notamment celles qui concernent le port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules équipés, et de veiller à leur respect

8 – Autres informations préalables éventuelles

(aléas au cours du transport, conditions de changement de véhicules, ...)

.....
.....
.....
.....
.....
.....

(La prise en charge des frais de repas et d'hébergement de l'équipage incombe au transporteur et est normalement incluse dans le prix. Le transporteur peut cependant convenir avec le donneur d'ordre que ce soit ce dernier qui fournisse ces prestations au(x) conducteur(s), en tout ou partie. En conséquence, les coûts correspondants sont alors exclus du prix du transport. Lorsque de telles dispositions sont choisies, cela doit être précisé explicitement.

Dans tous les cas, les modalités de prise de repas et d'hébergement du conducteur devront être définies entre le donneur d'ordre et le transporteur et communiquées au conducteur avant le départ.

Les signataires du contrat peuvent également convenir d'exclure du forfait des prestations telles que : :

- stationnement de longue durée sur un site,*
- transferts aériens, ferroviaires, maritimes du(des) conducteur(s) en cas de longue période d'inactivité,*
- transports complémentaires maritimes (ferries) ou ferroviaires (cols alpins).*

Les coûts correspondants sont alors ajoutés à leur prix de revient net, au coût forfaitaire convenu dans le contrat. Lorsque de telles dispositions sont choisies, il faut préciser explicitement les coûts ainsi exclus du forfait).

Vu par le donneur d'ordre

.....
(signature)

RAPPORT

INTRODUCTION	11
1. A L'ORIGINE DE LA REFLEXION :.....	12
LA SECURITE DES TRANSPORTS EN AUTOCAR SUR LONGUE DI STANCE ABORDEE SOUS L'ANGLE DES TRANSPORTS D'ENFANTS LA NUIT	12
<i>A - La saisine du ministre des Transports.....</i>	<i>12</i>
<i>B – Réflexions et avis du CNT</i>	<i>12</i>
1- La solution est-elle d'interdire le transport de nuit ? :	12
2 – D'autres solutions apparaissent plus adaptées:	12
3 - Avis du CNT du 7 juin 2000 (extraits)	13
2. RAPPEL DES DONNEES : EN TRANSPORT « SEC ».....	13
<i>A - Des acteurs et des situations très variées</i>	<i>13</i>
<i>B - entre donneur d'ordre et transporteur : une relation contractuelle réduite au minimum..</i>	<i>14</i>
<i>C – Peut-on s'appuyer sur la LOTI ?.....</i>	<i>15</i>
3 - TRAVAUX DU GROUPE DU CNT PRESIDE PAR M. ANDRE LAUER : OPTION CONTRAT-TYPE OU MODELE DE CONTRAT	15
<i>A – Un texte commun souhaité par tous.....</i>	<i>15</i>
<i>B - Les principaux points de débats :</i>	<i>16</i>
1 - Le sens à donner au terme « contrat type »	16
2 - La question posée par la commande publique	17
3 - Le respect de la libre concurrence	17
4 - SECTION PERMANENTE DE JUIN 2002 ET LES SUITES	17
<i>A – Confirmation de la nécessité de disposer d'un cadre de négociation libre et équilibré</i>	<i>17</i>
<i>B- Les suites données.....</i>	<i>18</i>
<i>C – Un impératif : disposer d'un outil applicable à tous les donneurs d'ordre.....</i>	<i>18</i>
5 – NOUVEAU POSITIONNEMENT DE LA REFLEXION :.....	19
LA CONJUGAISON ENTRE LA SECURITE ET L'INFORMATION DU VOYAGEUR	19
<i>A - Une approche renouvelée pour un même objectif : la transparence, la qualité et la sécurité</i>	<i>19</i>
<i>B – Ce qui conduit à poser le problème de la façon suivante :.....</i>	<i>20</i>
1 - le constat d'une situation toujours insatisfaisante	20
2 – la mise en évidence de deux objectifs distincts mais complémentaires : la sécurité et l'information sur la sécurité.....	20
La sécurité.....	20
L'information du consommateur sur sa sécurité.....	20
CONCLUSION ET PROPOSITION.....	21
Mise au point d'un document unique en toute concertation entre les partenaires concernés	21
Quel statut lui donner ?.....	21
ANNEXE : COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL.....	23

INTRODUCTION

Pour répondre à une question ponctuelle portant sur la sécurité des transports d'enfants de nuit en autocar, le CNT a lancé, en 2000, une réflexion sur le transport occasionnel, quel que soit l'âge des voyageurs, fondée sur le fait qu'une bonne définition des droits et des obligations de chacun des acteurs ne pouvait qu'améliorer la sécurité du voyage.

Il a donc opté dans un premier temps pour la mise au point d'un dispositif contractuel destiné à combler un vide flagrant.

Ces travaux, menés sous la conduite de M. André LAUER, IGPC, ont rencontré au fur et à mesure de leur avancement des obstacles de différents ordres ; ils ont ainsi connu plusieurs étapes successives qui ont allongé considérablement les délais.

Mais l'ensemble des participants du groupe de travail s'est toujours accordé sur le fait que la transparence évitait malentendus et improvisations, facteurs de risques. Et précisément cette réflexion très approfondie a eu comme avantage d'identifier les points qui méritaient d'être portés à la connaissance de toutes les parties prenantes à un service de transport : le transporteur, son conducteur, le donneur d'ordre et le passager.

Ces exigences de transparence et de traçabilité ont été particulièrement mises en lumière en 2004 à la suite d'accidents intervenus dans deux modes très distincts, le transport aérien et le transport en autocar.

Les enseignements tirés de ces événements ont permis d'affiner la réflexion en dégagant deux objectifs distincts mais complémentaires : la sécurité et l'information du passager sur sa sécurité, en application de l'article 1 du code de la Consommation :

« Tout professionnel vendeur de biens ou prestataire de services doit, avant la conclusion du contrat, mettre le consommateur en mesure de connaître les caractéristiques essentielles du bien ou du service. »

1. A L'ORIGINE DE LA REFLEXION :

LA SECURITE DES TRANSPORTS EN AUTOCAR SUR LONGUE DISTANCE ABORDEE SOUS L'ANGLE DES TRANSPORTS D'ENFANTS LA NUIT

A - La saisine du ministre des Transports

En avril 2000, le ministre des Transports, Jean Claude GAYSSOT a demandé au CNT son avis sur l'éventualité d'une interdiction du transport des enfants de nuit en autocar .

« J'envisage, par lettre interministérielle signée de la ministre de la jeunesse et des sports et de moi-même, de recommander aux organisateurs de transports d'enfants d'éviter les trop longs trajets de nuit. Il s'agit, autant que faire se peut, de limiter la fatigue du conducteur d'autocar au petit matin.... Je vous demande de bien vouloir me donner l'avis du CNT sur ce sujet pour le 15 juin 2000. » (lettre du 3 avril 2000)

Cette saisine faisait suite à une intervention parlementaire suscitée par un accident de car intervenu en 1996 aux environs de Prague à un car transportant de jeunes français. Le conducteur s'est endormi au volant et l'accident a eu des conséquences mortelles.

B – Réflexions et avis du CNT

Le groupe de travail permanent pour la sécurité des transports d'enfants a préparé l'avis du CNT

1- La solution est-elle d'interdire le transport de nuit ? :

a - sur la question de la perte de vigilance et la conduite de nuit :

- certes la question de la perte de vigilance se pose avec plus d'acuité la nuit mais les conséquences de la fatigue peuvent se faire également sentir dans la journée.
- Chacun a sa propre capacité de vigilance. Il est indéniable que celle-ci est plus vulnérable la nuit, et, pour la plupart des individus, pendant une certaine plage horaire.
- Mais chacun a ses propres rythmes biologiques et circadiens, de même que ses propres possibilités de récupération, et l'ensemble de ces données peuvent elles-mêmes évoluer suivant l'âge.
- Ce maintien de la vigilance dépend également de l'ensemble de la charge de travail du conducteur, y compris de son emploi du temps les heures précédant la prise du volant.
- L'analyse des accidents prouve que la fatigue est le plus souvent concomitant à une violation caractérisée de la réglementation sociale

b - sur les conséquences qui découleraient d'une interdiction de transport la nuit .

Le CNT a jugé qu'elles seraient négatives sur plusieurs plans :

- le plan économique : cela réduirait le nombre de voyages en cars et pénaliserait le secteur d'activité.
- le plan social : compte tenu des dates de vacances scolaires, certains centres de vacances ou comités d'entreprises sont rentabilisés par une rotation faisant intervenir des déplacements de nuit,
- le plan de la sécurité : l'interdiction de voyager la nuit entraînerait une augmentation de la circulation de jour, donc des risques. De plus le fait que les enfants dorment soulage la tâche des accompagnateurs et des conducteurs : ils ne sont plus un facteur supplémentaire d'accidents.

De plus il a été vérifié qu'aucun pays européen n'avait prévu une telle restriction. Si celle-ci était imposée en France, des problèmes d'application se poseraient d'emblée : quid des transporteurs étrangers opérant en France, quid des transporteurs français opérant à l'étranger ?

2 – D'autres solutions apparaissent plus adaptées:

Deux mois après la saisine, le groupe a conclu :

1 - qu'il fallait tout d'abord élargir le champ de la réflexion :

il s'agissait en fait de veiller à ce que, pour les transports en autocar sur longue distance, de nuit comme de jour, quel que soit l'âge des passagers, l'impératif de la sécurité soit constamment présent dans la démarche de chaque partenaire.

2 – que cet impératif de sécurité devait être pris en compte dans tous les maillons de la chaîne du transport et par tous les intervenants.

Il a donc proposé un certain nombre de mesures parmi lesquelles une formation du conducteur à ses propres capacités de vigilance.

Il a également insisté **sur le fait qu'une bonne connaissance mutuelle des droits et des devoirs de chacun ne pouvait qu'améliorer la sécurité.**

3 - Avis du CNT du 7 juin 2000 (extraits)

« La question essentielle est, en fait, de veiller à ce que, pour tous les transports en autocar sur longue distance, de nuit comme de jour, l'impératif de la sécurité soit constamment présent dans la démarche de chaque partenaire .

Le CNT propose les mesures suivantes, susceptibles d'améliorer la sécurité des transports routiers de voyageurs sur longue distance, de nuit comme de jour

Mettre au point un « contrat type »

La large consultation menée à l'occasion de cette saisine a permis de mettre en évidence un besoin, exprimé par l'ensemble des partenaires (donneurs d'ordre, transporteurs, conducteurs) de disposer d'une base de discussion commune.

C'est ainsi qu'il est envisagé d'élaborer un « contrat-type » qui permettra de proposer un cadre juridique à ce type de transports sur longues distances, fixant les devoirs et les obligations de chaque partie. En délimitant clairement les responsabilités, ces contrats ne pourront qu'avoir un effet bénéfique sur la sécurité

Ce travail pourrait être entrepris dès maintenant dans le cadre du CNT

Le transporteur, à qui il appartient de mettre en place tous les éléments de sécurité, doit pouvoir disposer de toutes les informations nécessaires sur le voyage. De même le conducteur ne peut se contenter de simples horaires « à tenir ».

De son côté, le donneur d'ordre, qu'il soit organisateur de voyages à titre professionnel (organisateur de séjours linguistiques ou touristiques) ou à titre occasionnel (chef d'établissement, directeur de centres de loisirs) doit avoir la possibilité de se prononcer sur un certain nombre de critères dont le prix n'est qu'un élément (ex : âge du véhicule, nombre de conducteurs...). Il devra s'en tenir au programme établi sans y déroger afin que les moyens mis en place restent du début à la fin de l'exécution du contrat, compatibles avec la réglementation. »

2. RAPPEL DES DONNEES : EN TRANSPORT « SEC »

c'est-à-dire hors de toute prestation annexe

A - Des acteurs et des situations très variées

Ces voyages sur longues distances peuvent être de natures différentes, et se dérouler selon une variété de « scénarios » : un acheminement d'un point à un autre, avec un retour un certain laps de temps plus tard (déplacement vers un centre de vacances) ou un trajet en car de bout en bout, avec des étapes (voyage de tourisme) ...

Ils peuvent avoir été « commandités » par des donneurs d'ordre de types différents : un professionnel de l'organisation de voyages (ex : séjour linguistique), un responsable de l'Education nationale, qui donne son accord sur l'ensemble d'un projet pédagogique, dont le transport constitue un volet, ou encore un directeur de centre de loisirs ou de vacances, un responsable d'association dont l'organisation d'un voyage n'est qu'un aspect très occasionnel de l'activité .

Les entreprises de transport de voyageurs peuvent être très diverses : il peut s'agir de groupes, organisés en secteurs d'activités spécialisées, mais fonctionnant de façon plus rigide, ou de petites entreprises parfois plus souples pour s'adapter à la demande.

Les réglementations sont nombreuses, de sources et de niveaux divers (européen, national).

Elles font appel à des notions complexes comme l'amplitude, le temps de service, le temps de travail, le temps de conduite etc..., qui répondent à des objectifs différents (sécurité, conditions de travail...). Les textes doivent se combiner entre eux, ce qui parfois, vu leur complexité, risque d'entraîner des difficultés, voire des erreurs d'interprétation.

Leurs objets sont très divers :

- l'organisation du transport et la sécurité des véhicules (ex : l'arrêté du 2 juillet 1982)
- les durées de conduite et de repos (réglementation européenne)
- la durée du travail : Décret n° 2003-1242 du 22 décembre 2003 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de personnes
- l'ordre de mission que tout transporteur doit remettre à son conducteur (arrêté du 6 janvier 1993)
 - « Dans le cas des transports de voyageurs, cet ordre de mission doit préciser: - les horaires et lieux prévus de début de mission; - les lieux et horaires prévus de prise en charge initiale et de dépose terminale des voyageurs; - l'indication sommaire des itinéraires; - les heures et lieux de fin de mission prévus; - les indications relatives à la prise d'ordre en cours de mission, éventuellement; - la mention de la nature des services et éventuellement des prestations autres que la conduite à effectuer. »
- les dispositions spécifiques propres aux différentes administrations concernées : Education nationale (circulaire « sorties scolaires ») ou à la Jeunesse et aux Sports etc...

B - entre donneur d'ordre et transporteur : une relation contractuelle réduite au minimum

La large consultation menée à l'occasion de cette saisine a permis de mettre en évidence **un besoin, exprimé par l'ensemble des partenaires (donneurs d'ordre, transporteurs, conducteurs) de disposer d'un document de référence, d'une base de discussion commune**

Actuellement, un contrat de transport sec de voyageurs peut se limiter à une acceptation de devis par téléphone (ou par fax ou par courrier électronique) sur des bases essentiellement financières. En pratique certains transporteurs élaborent des formules plus détaillées, conscients de la nécessité d'améliorer la transparence et la traçabilité du contrat. Cependant des initiatives isolées de certaines fédérations pourraient apparaître comme une entorse à la libre concurrence et s'apparenter à des ententes illicites.

Il arrive parfois que pour bénéficier des dispositions de la loi de 1992 sur la vente de séjours et de voyages, qui fixe un cadre aux droits du consommateur, on prévoit une prestation supplémentaire à celle du transport.

Ce besoin de disposer d'un contrat est ressenti depuis longtemps : après un accident particulièrement dramatique, intervenu en 1982, la commission d'enquête, parmi une soixantaine de mesures, avait émis la proposition suivante :

Proposition n° 57 :

Obligation d'un contrat définissant les responsabilités spécifiques du transporteur et de l'organisateur.

Le contrat devrait mentionner : l'obligation de respecter les règles de sécurité du transport fixées par le code de la route et les conditions de travail des conducteurs, préciser la responsabilité du représentant de l'organisateur quant à la surveillance et à la garde des enfants pendant le transport. Les horaires de départ et d'arrivée ainsi que le plan de route devraient y être explicitement précisés et fixés en fonction des règles de conduite sous la responsabilité des signataires.

Depuis, en matière de transport de voyageurs par autocar des progrès considérables ont été faits sur la réglementation sociale et l'amélioration des équipements techniques. Cependant on constate toujours un vide en matière contractuelle.

C – Peut-on s'appuyer sur la LOTI ?

La LOTI, très diserte sur le transport régulier de voyageurs, est presque totalement muette sur les transports occasionnels (qui ne sont évoqués que pour les véhicules de moins de 9 places et en référence à la réglementation des taxis).

En revanche, en transport de marchandises, pour remédier à une pratique de transactions orales, sans trace, la LOTI a prévu un dispositif élaboré en toute concertation, auquel la profession a largement recours : le contrat type (article 8 al 2).

Ces contrats types sont réglementaires, ils sont établis par décret pris après avis des organisations professionnelles concernées et du CNT.

Mais ils ne sont pas d'ordre public car ils sont supplétifs : ils ne trouvent application que si les parties n'arrêtent pas, au préalable et par écrit, des dispositions différentes de celles y contenues. Cette contrainte d'un écrit ne met en cause ni le principe de la liberté contractuelle des parties, ni le caractère consensuel du contrat commercial que constitue le contrat de transport.

Cependant la LOTI ne prévoit ce dispositif que dans le cas de transports de marchandises, où auparavant, les contrats étaient passés oralement..

Il a paru opportun d'étudier la transposition de ce dispositif dans le domaine du transport de voyageurs afin de mettre à la disposition des différents partenaires un cadre qui leur permette d'établir leurs contrats et qui définisse et préconise certaines obligations de nature à améliorer la qualité et la sécurité des transports.

3 - TRAVAUX DU GROUPE DU CNT PRESIDE PAR M. ANDRE LAUER : OPTION CONTRAT-TYPE OU MODELE DE CONTRAT

Le président du CNT, M. Pierre PERROD, a demandé à M. André LAUER de conduire, dans le cadre du CNT, cette réflexion sur l'élaboration d'un contrat en transport de voyageurs sur longue distance.

Avant de réunir le groupe, le président et les rapporteurs ont mené une très large concertation auprès des différentes parties prenantes, professionnels, salariés et usagers, qui a permis de confirmer le consensus sur le bien fondé de cette démarche.

Un groupe de travail a été constitué, auquel ont participé des représentants du ministère des Transports (DTT, DSCR), des différentes administrations concernées (Tourisme - Education Nationale - Jeunesse et Sports), des transporteurs (FNTV, AFTRI, UNOSTRA), d'organisations syndicales de salariés (CGT, CFDT, FO), d'associations d'usagers (ANATEEP, FNAUT, CLCV, ADV, UNAF), d'organiseurs de voyages (SNET, SNAV).

A – Un texte commun souhaité par tous

Dès les premières réunions, l'accord s'est fait sur le domaine d'application :

- La catégorie de voyageurs concernée :
au départ, selon la saisine du ministre, il ne devait s'agir que des enfants. Le groupe a estimé qu'il fallait l'élargir à l'ensemble des transport de personnes, quel que soit leur âge.
- La distance :
selon les termes de la saisine initiale, il a été décidé de centrer la réflexion sur la longue distance qu'il a été proposé de définir par rapport au temps de conduite continue maximum : 4 heures 30.
- Le type de service :
il ne s'agira de traiter que les transports occasionnels, ce qui exclut les lignes régulières et les transports scolaires.
- Le type de transport : il s'agit de transport « sec », excluant les transports prévus dans le cadre des ventes de voyages et de séjours relevant de la loi de 1992

Il s'est fait également sur les objectifs et la méthode d'élaboration du texte

- Des textes complets et lisibles

L'objectif est de mettre au point des documents clairs, lisibles par tous permettant d'être en mesure de définir le plus précisément possible la prestation.

Pour assurer le maximum de transparence, l'option a été choisie de proposer un véritable contrat, avec l'ensemble des clauses, y compris les dispositions à caractère purement commerciales.

Il a été jugé utile de lui joindre un rappel de la réglementation.

- Un fil conducteur : la sécurité

Cet impératif de sécurité est bien resté le fil conducteur de l'ensemble du dispositif puisqu'il s'agissait, en définissant strictement les droits et les obligations de chacune des parties, d'éviter des improvisations qui ne peuvent que nuire au bon déroulement donc à la sécurité du voyage (ex : changement inopiné d'itinéraire, nombre et âge des voyageurs non communiqués, horaires et modalités des pauses improvisés etc...)

Ce souci d'avoir une approche aussi complète que précise a parfois donné lieu à des discussions très serrées sur certains points apparemment éloignés des aspects de la sécurité, comme sur celui des bagages. Cependant il faut noter que permettre d'anticiper sur toute contestation contribue à la sérénité, et par conséquent à la sécurité du voyage.

Un texte a été élaboré, article par article, soumis à chaque séance à l'approbation des participants, chacun ayant eu connaissance des propositions des uns et des autres.

B - Les principaux points de débats :

1 - Le sens à donner au terme « contrat type »

- soit on transpose un système équivalent à celui existant en transport routier de marchandises : un contrat type supplétif approuvé par décret
ceci suppose une modification de la LOTI qui ne prévoit ce dispositif que pour les marchandises.

- soit on adopte une démarche d'adhésion volontaire, avec un dispositif s'apparentant au contrat d'assurance.

Reconnu par l'ensemble des partenaires, transporteurs et clients, ce « modèle de contrat » s'appliquerait par volonté mutuelle.

Cette question s'est posée dès le départ des travaux. Il a été décidé de ne pas en faire une question préalable et d'adopter une démarche pragmatique : jeter les bases d'un texte et voir ensuite quel statut lui donner, quitte à demander que la LOTI soit modifiée, ou, plus exactement, complétée.

Conformément à la méthode qu'il s'était définie, le groupe a élaboré un document en 3 parties: un cahier des clauses générales et un cahier des clauses particulières et un document rappelant l'essentiel de la réglementation sociale. Les dispositions étaient « calquées » sur un contrat commercial

Les deux formules ont été envisagées successivement, selon l'évolution de la réflexion mais aussi l'émergence de différentes difficultés.

Les transporteurs, dont la FNTV, lors des consultations préliminaires, comme la plupart des partenaires consultés, souhaitaient un contrat type analogue à ce qui existe en marchandises. Puis au cours des travaux, les transporteurs ont manifesté leur préférence pour un modèle de contrat d'adhésion volontaire qu'ils souhaitaient, dans un premier temps, expérimenter. C'est ce type de texte, concernant les contrats privés, qui sera soumis à la section permanente du CNT en juin 2002

Ultérieurement, le 17 avril 2003, le secrétaire général de la FNTV écrivait au secrétaire d'Etat aux transports et à la Mer pour lui demander qu'une modification de la LOTI soit mise à l'étude pour permettre l'élaboration de contrat type en transport de voyageurs applicables à tout donneur d'ordre, public et privé.

Il faut également reconnaître que le concept de « contrat type » supplétif tel que défini par la LOTI souffre d'être mal connu. Il est souvent confondu avec un dispositif obligatoire pour les collectivités locales, antérieur à la décentralisation et aboli depuis, qui s'appelait également « contrat type ».

2 - La question posée par la commande publique

Le ministère de l'Education nationale, qui a participé à toutes les réunions, a fait connaître, le 27 mars 2002, la position de son service juridique rappelant que, lorsqu'une personne publique passe un contrat, elle est soumise aux règles du Code des marchés publics. Or certaines des dispositions prévues par le projet du CNT s'avéraient incompatibles.

De ce fait, comme tout autre donneur d'ordre public, le ministère de l'Education nationale ne pouvait pas appliquer ce dispositif en l'état et que deux types de « contrat type » étaient nécessaires.

Pour autant, comme l'ont indiqué les ministres en charge de l'Education nationale, Luc FERRY et Xavier DARCOS dans un courrier adressé en décembre 2002 au président du CNT, ce ministère suivait avec intérêt cette question de sécurité des transports sur longue distance. Il est vrai qu'une grande partie de ceux-ci sont effectués dans la cadre d'activités placées sous sa tutelle (séjours linguistiques).

3 - Le respect de la libre concurrence

La DGCCRF, consultée au cours des travaux, a émis des réserves portant à la fois sur le fond et sur la forme.

Ces réserves furent très fermes sur le fond :

- le dispositif proposé pouvait s'apparenter à des conditions générales de vente, risquant d'entraver le jeu de la concurrence :
chaque entreprise doit rester libre de son offre commerciale et ainsi certaines dispositions, bien que supplétives, lui semblaient impropres . Par exemple : on peut mentionner l'existence de barèmes d'indemnisation, mais on n'a pas à en donner le montant. Celle-ci, le 18 juin 2002 a fait un certain nombre de remarques qui ont été prises en compte.
- Mais ces réserves concernaient également la forme :
pourquoi traiter de questions de sécurité (fil conducteur de la réflexion) au moyen d'un outil commercial qui est le contrat ? Les pouvoirs publics édictent les règles de sécurité. Il leur appartient de faire appliquer la réglementation existante.
De plus, contrairement au transport de marchandises, le transport de voyageur implique au moins trois acteurs : le transporteur, le donneur d'ordre (collectivité publique ou personne privée) et le passager proprement dit.

4 - SECTION PERMANENTE DE JUIN 2002 ET LES SUITES

A – Confirmation de la nécessité de disposer d'un cadre de négociation libre et équilibré

Le 19 juin 2002, le projet, selon le souhait des participants et particulièrement des transporteurs de passer à ce stade par une phase expérimentale, se présentait comme un modèle de contrat privé sur la base de l'adhésion volontaire ; il a été ainsi soumis à la section permanente du CNT.

Les membres de la Section permanente, dont le GART, ont souligné le grand intérêt des travaux menés qui contribuent à améliorer la qualité et la sécurité de ces transports sur longue distance et ils ont souhaité que ce « cadre de négociation libre et équilibré » :

- soit mis en conformité avec les remarques de la DGCCRF
- soit adapté à la commande publique.
- et puisse entrer en application aussi rapidement que possible,

Seul le représentant de l'ADV et de la CLCV (consommateurs) a réservé sa position sur un texte au motif que ses remarques n'avaient pas été prises en compte. Cette position a été confirmée par lettre de la secrétaire générale de cet organisme le 17 juillet suivant. On doit à la vérité de dire que ces remarques recoupaient pour partie les premières observations de la DGCCRF et par conséquent avaient été enregistrées.

B- Les suites données

Deux groupes restreints se sont réunis au début 2003

- le premier a examiné en toute concertation avec la DGCCRF les dernières modifications à apporter au modèle de contrat « privé » afin de tenir compte de ses dernières remarques visant à éviter tout risque d'entente.
- Le second a commencé à étudier les modalités d'adaptation du modèle de contrat actuel aux marchés publics, associant le ministère de l'Education nationale et les représentants des collectivités locales « donneurs d'ordre » (AMF, GART, ADF).

Au cours des discussions, il a bien été confirmé que l'objectif était toujours de favoriser une information mutuelle entre les parties privées comme publiques sur les droits et les devoirs de chacune d'elles qui ne pouvait qu'améliorer la sécurité en évitant les incompréhensions et les malentendus entre les contractants, les méconnaissances de la réglementation et les bricolages de dernière minute.

Mais il est rapidement apparu que le modèle tel qu'il était mis au point pour le privé, n'était pas transposable pour la commande publique en l'état (délais de paiements incompatibles avec la notion de « service fait »...).

Deux options se présentaient :

- soit adapter le modèle de contrat « privé » aux marchés publics en modifiant certaines dispositions .
- soit décliner le code des marchés et joindre une charte de qualité

C'est cette option qui semble être préférée par l'Education nationale qui a communiqué au groupe un modèle de contrat public qu'elle comptait proposer à ses utilisateurs (qui se présente comme une déclinaison du Code des Marchés) indiquant qu'elle souhaitait, plutôt qu'un texte supplémentaire, s'orienter vers l'élaboration d'une charte de qualité.

En tout état de cause il est souhaitable que l'ensemble des transports concernant les enfants bénéficient de la démarche entreprise par le CNT pour en améliorer la sécurité.

C – Un impératif : disposer d'un outil applicable à tous les donneurs d'ordre

Les transporteurs ont refusé le risque de se trouver pour une même prestation devant autant de formules que de type de donneurs d'ordre, personne privée, publiques etc.... C'est pourquoi la FNTV a écrit au secrétaire d'Etat aux Transports le 17 avril 2003 pour lui demander la modification de la LOTI qui puisse permettre que le modèle de contrat mis au point par le CNT puisse devenir supplétif pour tout donneur d'ordre.

« ...

Nous estimons indispensable une adaptation de certaines des clauses de ce contrat aux règles édictées par le code des marchés publics. Ce contrat-type doit en effet être applicable tant aux donneurs d'ordre privés que publics. A défaut la majorité des transports occasionnels d'enfants par autocar sur longue distance (voyages scolaires, colonies de vacances organisées par les collectivités publiques) serait exclue de ce contrat-type.

Par ailleurs nous considérons que l'absence totale d'obligation légale d'information contractuelle mutuelle permettant d'éviter tout dérapage ou improvisation pendant le transport est fortement préjudiciable à la sécurité des transports de voyageurs.

C'est pourquoi nous formulons la demande que ce modèle de contrat devienne supplétif, à l'instar des contrats-type de marchandises déjà prévus dans la LOTI.

L'introduction légale du caractère supplétif de ce contrat induira un effet bénéfique sur la sécurité dans la mesure où il permettrait à défaut de convention écrite différente de faire application automatiquement d'un cadre juridique précis, déterminant sans ambiguïté les devoirs et les responsabilités de chaque partie ... »

M. Dominique BUSSEREAU, approuvant cette démarche de sécurité, a demandé le 9 octobre au CNT de poursuivre les travaux dans ce sens et de lui indiquer les positions de chacun.

De son côté le représentant des salariés (CFDT) a manifesté auprès du président du groupe son attachement à la bonne fin de cette réflexion à laquelle il a activement contribué, faisant profiter le

groupe de son expérience concrète et invoquant le fait qu'un conducteur bien formé et bien informé était plus sûr.

Afin de répondre à la demande du Ministre, des contacts ont été repris avec la DGCCRF également convaincue que la situation actuelle de pénurie de tout document de référence n'est pas satisfaisante, mais toujours réservée sur la méthode utilisée.

La question concernant les donneurs d'ordre privés étant considérée comme réglée par la prise en compte des observations de la DGCCRF, il s'agissait de traiter la question de la commande publique pour trouver une solution commune et éviter ainsi que la démarche se fasse en ordre dispersé (Education nationale, collectivités publiques etc...). L'idée était d'examiner avec la Direction des Affaires Juridiques du ministère des Finances comment mettre au point des principes de sécurité à faire valoir dans les critères de sélection des prestataires de marché public ou dans les relations contractuelles entre un donneur d'ordre public et son prestataire privé.

5 – NOUVEAU POSITIONNEMENT DE LA REFLEXION :

LA CONJUGAISON ENTRE LA SECURITE ET L'INFORMATION DU VOYAGEUR

A - Une approche renouvelée pour un même objectif : la transparence, la qualité et la sécurité

On constate, quel que soit les secteurs d'activité, que le **besoin d'information du consommateur se fait de plus en plus pressant**. (ex : la téléphonie mobile).

En transport, ces besoins ont particulièrement été mis en évidence ces derniers mois à la suite d'accidents.

- Tout d'abord en transport aérien : immédiatement après l'accident de Charm el Cheik, Gilles de Robien a donné un certain nombre d'orientations qui ont été précisées le 7 juin 2004 sur le thème : « *Sécurité, Qualité, Transparence dans le transport aérien* »

« L'accident de Charm-el-Sheick a mis en lumière deux sujets de préoccupation majeurs : Premier point, le sentiment de fortes disparités dans la manière dont les États et les compagnies s'acquittent des règles de sécurité et de leurs contrôles.

....

Second point important à traiter, une volonté de plus grande transparence et d'information de la part des clients des compagnies ou des voyageurs avec en particulier une demande des plus légitimes : connaître le nom de la compagnie qui vous transportera

Ces pistes ont débouché sur la création d'un label pour les compagnies aériennes et la mise en place d'un « Comité pour la sécurité, la qualité et la transparence dans le transport lié au Tourisme ». Cette instance qui réunit administrations, transporteurs et consommateurs, est actuellement saisie sur le transport aérien mais elle a vocation à s'ouvrir sur les autres modes, y compris l'autocar.

- en ce qui concerne le transport en autocar, dans le courant de l'été 2004, le territoire français a été le cadre d'accidents de véhicules en transit, circulant en violation des règles de sécurité et jetant ainsi le discrédit sur ce mode de transport qui comme l'aérien est très sûr.

De son côté, M. Jacques BARROT, Commissaire Européen aux Transports, le 29 septembre 2004, répondant au questionnaire du Parlement européen sur son programme, a évoqué ces deux modes de transport :

« renforcer les droits des passagers et assurer qu'ils profitent pleinement des avantages de l'ouverture des marchés.

D'une manière générale, je n'oublie pas que les transports sont la seule activité économique que chacun d'entre nous pratique au quotidien. Je veux que les passagers soient traités en client, pas en usagers captifs. C'est pourquoi les premières règles communautaires appliquées dans l'aérien doivent être étoffées [...]. Enfin des normes

visant à améliorer les droits des passagers devront être proposées pour le transport par autocars qui connaît actuellement une forte croissance. »

Ces événements et les enseignements qui en sont tirés confirment la pertinence du « fil conducteur » choisi par le CNT pour conduire sa réflexion en transport par autocar.

Mais face à cette demande, le contrat type de transport, indépendamment des difficultés rencontrées, peut-il constituer une réponse adaptée ?

Tous les impératifs cités : sécurité, transparence et qualité ont un point commun : le refus de l'improvisation et le besoin de traçabilité du voyage. Cependant il est vrai qu'un contrat de transport commun pourrait s'apparenter à des conditions générales de vente entravant le libre exercice de la concurrence.

Il convient donc de trouver d'autres bases.

Des contacts ont eu lieu en ce sens entre M. GAUGIRAN, de la DGCCRF, et le président du CNT. M. GILLE a également rencontré les transporteurs. Par lettre du 23 février 2004, M. André LAUER a tenu informé les membres du groupe de travail de ces nouvelles pistes de réflexions qui devaient permettre la reprise des travaux.

Tant au cours de l'Assemblée Générale du CNT, les 6 et 14 octobre 2004, que du congrès de la FNTV, le 19 octobre suivant, cette question a fait l'objet de débats qui ont abouti à une même conclusion : il faut combler le manque actuel d'information mutuelle.

B – Ce qui conduit à poser le problème de la façon suivante :

1 - le constat d'une situation toujours insatisfaisante

en transport sec

- « le passager se laisse transporter, supposant que sa sécurité est assurée ». Le consommateur ne se contente plus de cette situation et attend davantage.
- La relation contractuelle peut être réduite au minimum, ce qui ne facilite pas les exigences de transparence et de qualité
- L'ensemble des parties prenantes transporteur et conducteur, donneur d'ordre, passager et accompagnateur ont fait valoir le besoin de **disposer d'un document unique** qui serait mis à la disposition de chacun d'entre eux.

Or, on l'a constaté dernièrement, cet état de fait conduit à certaines dérives qui jettent une ombre sur un transport généralement sûr.

2 – la mise en évidence de deux objectifs distincts mais complémentaires : la sécurité et l'information sur la sécurité

La sécurité

- 1 – il appartient aux pouvoirs publics d'assurer le maximum de sécurité des transports
- 2 – La réglementation existe, doit s'appliquer à tous et ne peut faire l'objet d'aucune négociation
- 3 – Les pouvoirs publics sont responsables de son application et pour cela doivent mettre en place les moyens de contrôle nécessaires.
- 4 – Ce contrôle permet tant la sécurité du voyageur que le bon fonctionnement du marché.

L'information du consommateur sur sa sécurité

1– La LOTI actuellement n'est pas adaptée

Elle est muette sur le transport occasionnel

En tout état de cause la finalité d'un contrat type « LOTI » est de définir les règles commerciales (c'était la justification de sa mise en place pour les marchandises), non la sécurité.

De plus, la situation est différente entre le transport de marchandises et le transport de voyageur. Ce dernier met en cause trois acteurs : le transporteur, le donneur d'ordre et le voyageur consommateur.

2 – En revanche le Code de la Consommation fournit parfaitement la base nécessaire :

Article 1

« Tout professionnel vendeur de biens ou prestataire de services doit, avant la conclusion du contrat, mettre le consommateur en mesure de connaître les caractéristiques essentielles du bien ou du service. »

Ainsi le passager a le droit de connaître les caractéristiques essentielles du service de transport dont il est le consommateur.

Or la sécurité est une caractéristique essentielle du service des transport.

Donc le consommateur a droit à cette information sur sa sécurité.

D'autre part la bonne information et la transparence sur les caractéristiques du service réduisent fortement les risques d'improvisations intempestives dans l'exécution et contribuent ainsi directement à l'accroissement de la sécurité.

Un **document unique** définissant les « règles du jeu », permettant traçabilité et transparence, empêchant toute improvisation informelle donnera ainsi un cadre à la sécurité et à l'information du consommateur

CONCLUSION ET PROPOSITION

Mise au point d'un document unique en toute concertation entre les partenaires concernés

Cet objectif, qui était l'idée de départ, s'est confirmé au cours des réflexions. Ce document **unique** doit répondre au besoin de transparence exprimé par les différents intervenants, professionnels du transport, salariés, donneurs d'ordre publics ou privés et consommateurs. Le groupe a décidé d'en étendre le champ d'application à tout transport **occasionnel**, quelle que soit la distance parcourue.

Les travaux du CNT sur le projet de « contrat-type » ont permis de définir les principaux points qu'il convient de traiter dans ce document unique.

Ils ont fourni la trame à la proposition adoptée par le groupe de travail lors de sa réunion du 20 janvier 2005 sous la présidence de M. LAUER, à laquelle participait M. Alain GILLE, président du CNT(ci-jointe en annexe). Le représentant de la CLCV a demandé un délai de 8 jours pour en référer aux instances de son association.

Quel statut lui donner ?

Dans la ligne du Code de la Consommation :

- il est proposé à l'ensemble des acteurs de s'engager dans cette démarche de **recommandations**, sans qu'il soit besoin de recourir au législateur.
- Cependant, s'il advenait que cet engagement ne se faisait pas, les pouvoirs publics reprendront la main pour légiférer et réglementer

On s'inspire ainsi de la démarche proposée pour le transport aérien sur la base du volontariat par Gilles de ROBIEN et qui sera évaluée dans 2 ans pour déterminer si on confère au « label bleu » un caractère obligatoire.

C'est l'objet de l'avis que le CNT formule au ministre

Le CNT est d'avis que le texte proposé, élaboré en toute concertation, acteurs professionnels, pouvoirs publics, et consommateurs, est une réponse à l'article 1 du code de la Consommation, *sous réserve de l'appréciation des tribunaux.*

Le 8 février 2005, le CNT, réuni en section permanente a adopté à l'unanimité l'avis joint en tête du présent rapport, accompagné du document « Eléments d'information préalables à l'établissement d'un contrat en transport public occasionnel et collectif de voyageurs par autocars », élaboré par le groupe de travail.

ANNEXE : COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

PRESIDENT: M. André LAUER

Ingénieur général des Ponts et Chaussées
Membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées

Rapporteur : Mme Christine MURRET-LABARTHE

Chargée de mission - CNT

Participants :

Mme Nathalie	ALEXANIAN	Ministère Transports DSCR
Mme Véronique	ANTIPHON-AUBANELLE	Ministère Transports DTT
Mme Nadine	ASCONCHILO	Ministère Transports DTT
Mme Marie-Christine	BAUDRY	Ministère Education Nationale - Desco
M. Yves	BONDUELLE	Ministère Transports CGPC – BEA TT
M. Louis	BONELLI	Ministère Eco Fi DGCCRF
M. Dominique	BOUILLON	CNT
M. Pierre	BOURGEOIS	CNT
M. Eric	BRETON	ANATEEP
M. Frédéric	CARRE	Ministère Education Nationale - D. Aff. Juridiques
M. Jean-Pierre	CATTAN	Ministère du Tourisme
M. André	CHAZEAU	Ministère Transports DSCR
Mme Morgane	CHUSSEAU-RAFFRAY	FNTV
M. Daniel	CROCHEMORE	DTT
M. Pascal	DEVIGNE	DSCR
M. Benoit	DINGREMONT	Ministère Transports DTT
M. Jean-Louis	FLAHAUT	ANATEEP
M. Jean-Louis	GAUGIRAN	Ministère Eco Fi DGCCRF – chef du bureau Transport
Mme Martine	GIACOMETTI	Ministère Education Nationale
Mme Annette	GOGNEAU	Ministère Transports DTT
M. P.	GUGGENHEIM	FNAUT
M. Paul	KLEFFERT	CLCV-ADV
M. Gilbert	LARRIEU	Ministère des Sports
M. Michael	LATRASSE	Ministère Education Nationale. Desco
Mme Chantal	LEZINEAU	AFTRI
Mme Marie Odile	LUCCHINI	Jeunesse et Sports (centres de vacances et de loisirs)
Mme Hélène	MARCHAL	UNAF
M. Jean-Pierre	MICHEL	FNTV – chef d'entreprise
M. Olivier	MONIER	CFDT
M. Serge	NOSSOVITCH	FNTV – secrétaire général
M. Laurent	PASQUALINI	UNOSTRA
M. Sylvain	PENNA	Assemblée des départements de France (ADF)
Mme Delphine	RACINE	GART
Mme Geneviève	RUMEAU	AMF
M. Daniel	SCAMBATI	Jeunesse et Sports (centres de vacances et de loisirs)
M. Thierry	SCHIDLER	SNET - Président
Mme Isabelle	SERVONNET	SNET - SNAV
M. Jean-Paul	THOMAS	Editions LAMY
Mme Chantal	VERSCHUREN	Ministère Education Nationale - DAJ
M. P.	XAMBEU	AMF