

28 novembre 2006

AVIS

SUR LA REVISION DE L'ARRETE DU 2 JUILLET 1982 RELATIF AU TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES

**Le CNT, à l'examen du rapport du groupe de travail présidé par M. Yves Bonduelle,
Inspecteur général de l'Équipement,**

Rappelle

- le principe de cet arrêté qui est de définir, dans un objectif de sécurité, les règles de construction des véhicules de transport en commun et de préciser, en conséquence, les exigences qu'elles entraînent dans le cadre de leur exploitation ;
- le besoin, pour chacun des acteurs concernés, de disposer, en la matière, d'une réglementation clairement lisible, applicable et contrôlable ;
- le fait que la révision de ce texte s'inscrit dans une évolution de la réglementation qui, en particulier, doit aboutir vers 2010 à une harmonisation européenne des règles de réception des véhicules lourds ;
- l'intérêt d'assurer la cohérence entre les différentes réglementations (comme l'accessibilité) dans la perspective de la mise en place d'un code des transports.

Constate

- qu'actuellement, les règles de construction tendent à différencier de plus en plus les autobus, où le transport debout est la règle pour permettre un transport massif et une desserte fréquente, et les autocars, conçus pour des distances plus grandes, à transport principalement assis de passagers ceinturés ;
- que, parallèlement, se développent des modes d'exploitation qui ne tiennent pas compte de cette distinction et aboutissent à faire circuler sur les mêmes voies rapides, à des vitesses équivalentes, des véhicules à caractéristiques de sécurité différentes, voire opposées, notamment en terme de protection des passagers ;
- que malgré le risque inhérent au transport de personnes debout, qui conduit à le limiter à des vitesses et à des parcours réduits, on ne dispose actuellement d'aucune donnée d'accidentologie spécifique.

Estime

- qu'il est nécessaire, pour respecter l'esprit de l'arrêté, de mieux concilier l'usage d'un véhicule avec la vocation pour laquelle il a été construit, notamment au regard de sa vitesse ;
- mais qu'il est également indispensable, pour des raisons tant économiques que sociales, de permettre la mobilité et l'interpénétration des trafics,
- et qu'il convient ainsi, dans une approche pragmatique et réaliste, de définir au profit de tout organisateur de transport, collectivité publique ou personne privée, chargée de mettre en place en toute sécurité et sous sa responsabilité un service public occasionnel ou privé, des règles claires et applicables aux différents besoins.

Après en avoir largement débattu, le CNT approuve les modifications apportées au texte.

- Dans un souci de cohérence avec les échéances fixées par les textes communautaires relatifs à la construction des véhicules (ancrages sièges, ancrages ceintures et installations ceintures), il propose une entrée en vigueur de l'arrêté modificatif à compter du 20 octobre 2007.
- Sur les questions touchant au transport des passagers debout, le CNT propose :
 - d'autoriser la circulation des autobus en exploitation et des autocars avec passagers debout :
 - pour les services publics : dans les agglomérations, les PTU et au-delà, en prolongement de lignes existantes, dans une limite de l'ordre de 5 km.
 - pour les services occasionnels et privés : uniquement en agglomérations.
 - de limiter la vitesse des véhicules de transport en commun transportant des passagers debout au plus à 70 km/h, ce qui suppose, sans attendre, de modifier le code de la route de façon à compléter l'article R 413 – 10, modification qui devra intervenir d'ici l'entrée en vigueur du texte.
 - de confirmer le principe du transport en commun des enfants assis, à l'exception de situations et de distances définies par l'arrêté afin de ne pas inciter le recours à un autre mode plus accidentogène (deux-roues ou transport par les parents en voiture particulière).
 - de développer des études de biomécanique spécialisée aux véhicules de transport en commun (par l'INRETS ou tout autre laboratoire de recherche, en liaison avec les constructeurs), visant en particulier à évaluer les conséquences, en cas d'accident, du transport de personnes debout.
- le CNT décide également de suivre les conclusions du groupe de travail sur les points suivants :

Concernant les règles de construction :

- l'échéance prochaine de l'homologation européenne des véhicules de transport en commun, prévue vers 2010, amène le CNT à demander que, dans un souci de cohérence, la DSCR examine les conditions dans lesquelles il serait possible d'anticiper l'application des dispositions de la directive 2001-85.
- le CNT souhaite que les efforts d'harmonisation européenne actuellement en cours à Genève progressent.
 - En particulier, concernant les normes de sécurité fondamentales, il déplore que celles-ci soient différentes, ou même absentes, entre les autobus et les autocars, notamment en matière de résistance au feu, passive et active (détection et extinction), comme de résistance au retournement.

- Il demande également que les différents pays adoptent une même logique de manœuvre et de signalétique des ouvertures de secours (inscriptions de même couleur ou pictogramme) et des éventuels systèmes de déverrouillage.
- Il recommande dès à présent l'installation de rétroviseurs dégivrants et souhaite qu'au niveau européen, les dispositions soient prises pour la généralisation d'un tel équipement essentiel pour la sécurité.
- Il insiste en particulier pour qu'une attention spéciale soit apportée à l'ergonomie du poste de conduite.

Concernant les règles d'exploitation :

- Age du véhicule
le CNT encourage à suivre l'exemple des départements qui ont engagé un effort de rajeunissement de leur parc en fixant parfois des « âges limite » inférieurs à 20 ans.
- Occupation des sièges
Le CNT demande la suppression de la « règle » du « 3 pour 2 » dans les véhicules non équipés de ceintures.
- Véhicules à strapontins
Le CNT estime inacceptable la persistance de strapontins dans les véhicules de petite capacité, sièges sans système de protection, qui obstruent le passage dans l'allée centrale.
Notant que dès la transposition des nouvelles directives "ancrages sièges, ancrages ceintures et installation ceintures", de tels équipements ne seront plus autorisés par construction dans les véhicules neufs immatriculés après le 20 octobre 2007 (NB : ce terme devra donc être supprimé de l'attestation d'aménagement), il demande qu'une mesure soit prise pour qu'ils soient démontés dans les véhicules existants en appelant l'attention sur la nécessité de :
 - faire coïncider cette suppression avec une rentrée scolaire ;
 - mettre en place un calendrier d'aménagement permettant aux autorités organisatrices de prendre toutes les dispositions nécessaires pour être en mesure d'assumer les surcoûts et aménager par avenant les conventions lorsque l'économie du contrat s'en trouvera modifiée.
 Pour ce faire, le CNT propose de fixer la mise en place de cette mesure à la rentrée scolaire 2008, soit un an après la mise en vigueur de l'arrêté modificatif, telle qu'il le préconise.
- Véhicules à étage
Face aux risques inhérents à la configuration de ce type de véhicule en circulation hors agglomération, mis en évidence sur notre territoire par un très grave accident de véhicule en transit, le CNT demande qu'une action soit engagée au niveau européen pour restreindre, voire interdire l'usage de ce type de véhicule.
En tout état de cause, le CNT souhaite qu'il dispose au moins d'un système de contrôle de dynamique de trajectoire
- Cars couchettes
Compte tenu de sa non compatibilité avec le port de la ceinture, et du risque encouru lors de trajets sur les longues distances et les voies rapides, le CNT s'interroge sur la

nécessité de maintenir l'autorisation du transport couché, à l'exclusion des personnes dont l'état physique l'impose.

Il propose de l'interdire pour les enfants dont la petite taille et le faible poids les exposent davantage aux risques de projection et d'éjection.

Il souhaite que l'examen de son opportunité, et de ses limitations éventuelles soit fait au niveau européen.

- Pictogramme lumineux « transport d'enfants ».
Vu l'importance de l'identification et de la visibilité du véhicule par les autres usagers de la route pour prévenir le risque d'accident en transport scolaire, au point d'arrêt, et tout particulièrement dans les instants qui suivent ou qui précèdent la descente ou la montée du véhicule, le CNT souhaite que cet équipement soit généralisé et devienne obligatoire.
- Moyens de communication à bord des véhicules
Le CNT souhaite que les initiatives prises par de nombreux transporteurs et organisateurs en la matière servent d'exemples pour permettre la généralisation d'une mesure qu'il recommande depuis 1986.
- Cohérence des documents et des procédures de contrôle
 - o Le CNT demande que l'on revoie la cohérence des dispositions du code de la route relatives aux documents exigibles en cas de contrôle, et à leur caractère d'original ou de copie, compte tenu de l'évolution des documents de bord et de leur contenu (NB : à présent les contrôles techniques sont transférés sur la carte grise).
 - o Le CNT souligne l'avantage de faire coïncider les différentes visites ou contrôles techniques des véhicules et de leurs équipements en un même lieu et à une même date.
- Evaluation :
Il demande aux administrations concernées qu'un bilan de la mise en œuvre des nouvelles dispositions de l'arrêté (articles 71 et 75) soit réalisé début 2009, afin d'en tirer éventuellement les enseignements utiles avant la révision de ce texte imposée par l'entrée en vigueur de la réception communautaire vers 2010.
- Mesures transitoires :
Concernant les règles de réception des véhicules anciens figurant en dispositions transitoires, le CNT demande, afin d'alléger la lecture du texte, leur remplacement par une mesure générale rappelant que les règles de réception ayant présidé à l'homologation de véhicules anciens restent en vigueur pour ceux des véhicules encore en exploitation.

Enfin le CNT prolongera cette réflexion concertée en actualisant le « *Guide à l'usage des décideurs locaux sur la sécurité des transports scolaires* » qui aborde un certain nombre de points hors du champ de l'arrêté, comme l'accompagnement des jeunes enfants, le rôle des parents, la formation des conducteurs etc...

Section permanente du 28 novembre 2006 sous la présidence de M. Alain GILLE

ADMINISTRATIONS

M.	Yves	BONDUELLE	CGPC président du groupe de travail
Mme	Chantal	LECOMTE	CGPC
M.	Daniel	CROCHEMORE	DGMT/DTFC/SOE3 chef de bureau
M.	Gerard	LEBEL	DGMT DTFC/SOE3
Capitaine	Sebastien	LEMOINE	DGGN Défense

TRANSPORTEURS

Mme	Catherine	PONS	UNOSTRA présidente
M.	Serge	NOSSOVITCH	FNTV secrétaire général
Mme	Morgane	CHUSSEAU	FNTV
M.	Bruno	GAZEAU	UTP délégué général
Mme	Valérie	BEAUDOUIN	UTP
M.	Christian	PIANA	RATP DGQE cabinet du président
M.	Michel	OUSTRIC	RATP chargé de mission MR bus
M.	François	GROSSIORD	SNCF

SYNDICATS DE SALARIES

M.	Olivier	MONIER	FGTE-CFDT
M.	André	MILAN	FGTE-CFDT
M.	Denis	SCHIRM	FGTE-CFDT
Mme	Jacqueline	PERON	CFTC
M.	Gérard	LEBRIQUER	CGT
M.	William	LA ROCCA	FGAAC
M.	Raymond	VERRIEUX	CFE - CGC

AUTORITES ORGANISATRICES

M.	Christian	RIQUELME	ADF Adjoint au Directeur général
M.	Sylvain	PENNA	Directeur général de l'Équipement et du cadre de vie CG 28 - ADF
M.	J.F.	MALBRANCQ	GART vice-président
Mme	Catherine	DELAUVAUD	GART
Mme	Pascale	GROS-DUBOIS	STIF

ASSOCIATIONS

M.	Jean-Louis	FLAHAUT	ANATEEP - Secrétaire général
M.	Eric	BRETON	ANATEEP
Mme	Hélène	MARCHAL	UNAF

CONSTRUCTEURS

M.	Romain	JOLIVET	CARCOSERCO
----	--------	---------	------------

RFF

M.	Bernard	SULPIS	
----	---------	--------	--

OITC

Général	Guy	QUEROLLE	
---------	-----	----------	--

COUR DES COMPTES

M.	Pierre	MURRET-LABARTHE	
----	--------	-----------------	--

Permanents du CNT

Mme	Christiane	IZEL	Rapporteuse générale du COLIAC
Mme	Brigitte	DURAND	Secrétaire générale adjointe
M.	Dominique	BOUILLON	Secrétaire général adjoint
Mme	Christine	MURRET-LABARTHE	Rapporteur du groupe de travail