

Rapport du groupe de travail

sur

la révision de l'arrêté du 2 juillet 1982

relatif au transport en commun de personnes

Président :

M. Yves BONDUELLE

Inspecteur général de l'Équipement

Novembre 2006

Rapporteur :

Mme Christine MURRET- LABARTHE

chargée de mission au CNT

SOMMAIRE

Introduction.....	4
I – Données generales	6
A - Une réglementation de sécurité.....	6
B - Un environnement juridique européen.....	6
C - Des véhicules aux caractéristiques de plus en plus différentes.....	7
D - Un contexte d’exploitation complexe	7
II – Les principaux points de débat.....	9
A - Le point le plus largement débattu a été celui du transport debout,	9
B - Parmi les autres points débattus :.....	18
ANNEXES	25
Annexe I : Saisine du CNT	26
Annexe II : Composition du groupe de travail.....	28
(dont présents à la réunion du 8 novembre 2006).....	28
Annexe III : lettre du ministre de l’Intérieur et de l’aménagement du territoire du 6 novembre 2006.....	30
Annexe IV – Contributions reçues suite à la réunion du 8 novembre : FNTV / UTP - AFTRI - ADV/CLCV	31

SYNTHESE

L'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes fixe les règles de construction, d'exploitation, d'entretien et de contrôle des véhicules de transport en commun, autobus et autocars.

Elaboré avant les lois de décentralisation, il a été depuis modifié à maintes reprises pour l'adapter aux évolutions techniques et réglementaires intervenues dans un objectif prioritaire croissant, celui de la sécurité, et dans un cadre de plus en plus communautaire.

Cependant ces modifications ont souvent nuit à sa lisibilité et favorisé malentendus et interprétations divergentes, qui ont été à la source de pratiques parfois contraires à la sécurité. Une révision a donc été demandée à plusieurs reprises, tant par le CNT, que par le sénateur Frécon, président de l'ANATEEP ou par le CGPC dans son rapport de mars 2005 sur le « *Renforcement de la sécurité des transports interurbains de voyageurs* ».

Saisi par le délégué interministériel à la sécurité routière et par le directeur général de la Mer et des Transports, le CNT a examiné un projet de texte modifié, au sein d'un groupe de travail très largement composé et présidé par Yves Bonduelle, inspecteur général de l'Équipement.

L'objectif du groupe a été de concilier l'utilisation des différentes configurations des véhicules avec la vocation pour laquelle ils ont été construits, et de proposer des solutions faciles à appliquer et à contrôler, dans le contexte technique, juridique, institutionnel et économique actuel, tout en assurant l'interpénétration des trafics.

L'ensemble du texte a fait l'objet d'un examen attentif et a donné lieu à des modifications et à des compléments tant sur les questions de construction que d'exploitation.

Mais la question la plus débattue a été celle du transport des passagers debout hors agglomération, et tout particulièrement le cas des enfants en transport scolaire. Si un consensus s'est rapidement formé sur la nécessité de fixer une vitesse limite à 70 kmh aux véhicules transportant des passagers debout, adultes comme enfants, une divergence s'est manifestée sur la zone de transport dans laquelle le transport debout serait autorisé, quatre organisations de transporteurs ne souhaitant qu'une seule référence : celle du PTU, supprimant ainsi celle proposée conjointement de l'agglomération (au sens du code de la route). Elles souhaitaient également le maintien de la dérogation préfectorale, possibilité que le ministère de l'Intérieur a clairement écartée au profit de la responsabilité des autorités organisatrices, dans l'esprit de la décentralisation.

Cependant le projet de texte modifié a reçu l'adhésion de la grande majorité des organisations membres du groupe de travail .

Au vu du rapport du groupe de travail, le CNT a adopté un avis à transmettre aux pouvoirs publics en même temps que le projet de texte, afin de préparer l'arrêté modificatif.

INTRODUCTION

Il est de la responsabilité de l'Etat de garantir la sécurité des véhicules en fonction de l'usage qui doit en être fait. L'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes, qui fixe les règles de construction, d'exploitation, d'entretien et de contrôle des véhicules de transport en commun, a progressivement été adapté aux évolutions techniques et réglementaires, en grande partie dues à la transposition de règles communautaires destinées à améliorer la sécurité. Cet impératif, qui est le fil conducteur de ce texte, est devenu, au cours des années, de plus en plus prépondérant.

C'est ainsi que depuis sa publication, cet arrêté d'une centaine d'articles a subi vingt cinq modifications qui ont porté tant sur des dispositions techniques ponctuelles que sur des règles d'exploitation entraînant des incidences économiques importantes sur le coût des véhicules et sur l'organisation des services. Un exemple de la priorité donnée à la prévention des accidents : la mise en place de l'obligation de port de la ceinture de sécurité dans les autocars qui en sont équipés supprime de ce fait dans ces véhicules la possibilité admise jusqu'alors, pour des raisons économiques, de placer trois enfants sur deux places adultes dans certaines conditions.

Texte de référence pour les constructeurs, les transporteurs et leurs salariés, les organisateurs et les services chargés du contrôle, les associations et ... les passagers, il se doit d'être lisible. Or, du fait des modifications successives, certaines dispositions étaient devenues confuses, voire obsolètes, et sources de malentendus et d'interprétations divergentes.

Des demandes de clarification au cas par cas ont été soulevées à plusieurs reprises, aussi bien dans le cadre de travaux du CNT, que d'interventions parlementaires, et la nécessité d'une révision générale a fait l'objet d'une des principales propositions du rapport sur « le renforcement de la sécurité des transports interurbains de voyageurs », confié au Conseil Général des Ponts et Chaussées en liaison avec le CNT, et remis au ministre en mars 2005.

Le 9 décembre 2005, le délégué interministériel à la sécurité routière, directeur de la sécurité et de la circulation routières (DSCR), et le directeur général de la mer et des transports (DGMT) ont demandé au président du CNT de constituer un groupe de travail afin de consulter les différents partenaires sur la révision de cet arrêté. (Annexe I).

Il a été convenu que, dans un premier temps les services compétents de la DSCR et de la DGMT élaboreraient un projet de texte modificatif effectuant un premier « toilettage » de forme, mais prenant aussi en compte les questions de fond les plus fréquemment soulevées, notamment les règles d'occupation des sièges et le transport debout. Ce projet devait être ensuite soumis à un groupe de travail spécialement formé au CNT, et l'échéance repoussée au 30 novembre 2006.

Les travaux préparatoires se sont déroulés au cours du premier trimestre de 2006 suivant les principes suivants :

1. mesurer la cohérence de l'arrêté avec les autres textes de niveau supérieur (textes communautaires, code de la route...);
2. assurer la lisibilité des dispositions qui s'appliquent à la construction, la réception, l'aménagement des véhicules et à leur exploitation;
3. clarifier les règles de circulation des autobus et des autocars suivant la catégorie de voirie.

Ils ont permis d'établir le projet de texte à soumettre au CNT.

L'architecture générale (1^{ère} partie : construction – 2^{ème} partie : exploitation) n'a pas été remise en cause, et un certain nombre de modifications, dont la plupart tiennent compte de demandes déjà exprimées, ont été apportées :

- introduction de visas complémentaires sur les textes ;
- examen de chaque mesure technique dans le souci d'améliorer sa compréhension et d'assurer son actualisation dans le respect des directives. (ex : gaz, avancée en matière de prévention des incendies, d'accessibilité des commandes d'ouverture des portes...) ;
- alignement de l'âge maximal des enfants sur la majorité légale ;
- précisions sur le champ d'application de l'arrêté et sur les principales définitions. Les définitions ont été regroupées aux articles 2 et 3 et mises en conformité avec le code de la route (transport en commun) et les définitions communautaires des véhicules ;
- introduction de mesures relatives à l'accessibilité et aux personnes à mobilité réduite (articles 35, 53, 61, 78, 79, 80, 81, 95) sachant que ces dispositions seront complétées par des prescriptions en cours d'établissement dans le cadre de l'application du décret 2006-138 du 9 février relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services du transport public terrestre de voyageurs;
- responsabilité des intervenants des opérations de transport (article 60)
- enfin limitation de la possibilité du transport de personnes debout dans les véhicules de transport en commun (articles 71 et 75), en proposant de prendre comme référence l'agglomération au sens du Code de la Route.

La possibilité de changer son titre a été repoussée car actuellement l'homologation se fait toujours pays par pays et le texte est connu de tous les acteurs concernés sous ce titre.

En revanche, la mise en place de la réception globale communautaire (prévue vers 2010) obligera à revoir toutes les dispositions sur les caractéristiques de construction des véhicules de l'arrêté du 2 juillet 1982 (article 4 à 40 actuels) et le titre de l'arrêté sera actualisé.

Le projet de texte modifié par l'administration a été présenté le 23 juin au groupe de travail du CNT, placé sous la présidence d'Yves Bonduelle, inspecteur général de l'Équipement dans la perspective d'un avis du CNT au 30 novembre (le délai initial prévu au 30 juin a été repoussé devant l'ampleur pris par les travaux préparatoires). *Suite aux travaux du groupe, le « guide à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires en matière de sécurité des transports scolaires » sera également révisé.*

Le groupe de travail du CNT s'est réuni en formation plénière à sept reprises entre juin et novembre, par journées entières. Cette consultation a été ouverte le plus largement possible : fédérations de transporteurs et transporteurs, syndicats de salariés, autorités organisatrices, constructeurs, associations, administrations concernées, forces de l'ordre, usagers et consommateurs etc... Sont intervenus par écrit au fur et à mesure des travaux : le ministère de l'Intérieur, le ministère de la Jeunesse et des Sports et le président de l'Association des Maires de France. (cf. composition en annexe II).

I – DONNEES GENERALES

A - Une réglementation de sécurité

Dès la première réunion, le président a rappelé le contexte de cette saisine et le champ de l'étude : il s'agit de donner un avis, non sur une refonte de l'ensemble de la réglementation du transport routier de voyageurs, mais bien sur une révision de cet arrêté, dans le cadre de son champ d'application actuel, c'est-à-dire, sous l'approche « sécuritaire », les règles de construction et d'exploitation de véhicules de transport en commun (de plus de 9 places assises y compris le conducteur) et leur contrôle, sachant que d'autres textes, relevant d'approches différentes, comme l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, réglementent également le transport. Quant aux véhicules de moins de 9 places, qui peuvent être utilisés dans le cadre du transport public¹ au même titre que les véhicules de transport en commun, leurs règles de construction et d'exploitation relèvent du code de la route.

Compte tenu de ce champ d'application très précis : réglementation du véhicule de transport en commun et de son utilisation dans le respect des règles de sécurité, il n'y a pas lieu de traiter de questions qui relèvent de la réglementation sociale, du droit du travail (durée de conduite et de repos, formation professionnelle etc...).

Il convient, bien entendu, de rester sur le plan normatif et de ne pas empiéter sur d'autres domaines comme les relations entre transporteurs, organisateurs et personnes transportées, qui font l'objet du contrat de transport, ou les relations employeurs – salariés qui relèvent du cadre des conventions collectives. En revanche des points particuliers, comme l'ergonomie du poste de conduite, seront abordés, car le conducteur est au centre du dispositif sécuritaire et doit donc disposer des conditions matérielles adaptées en conséquence.

C'est bien pour respecter cette logique – à savoir : normes de construction qui déterminent des règles d'utilisation - qu'il a été décidé de garder le plan original : dans sa première partie, l'arrêté du 2 juillet 1982 contient les prescriptions techniques de construction appliquées lors des réceptions nationales. La deuxième partie est consacrée aux règles d'exploitation et d'entretien des véhicules. Seule modification : l'ensemble des définitions à portée générale a été placée en « chapeau ».

B - Un environnement juridique européen

Pour homologuer les véhicules de transports en commun de personnes (TCP) en France, les constructeurs ont, à ce jour, la possibilité d'utiliser soit les prescriptions nationales contenues dans la première partie de l'arrêté du 2 juillet 1982 (articles 4 à 46) soit les prescriptions techniques de la directive 2001/85/CE ou des règlements de Genève 36, 52 ou 107 (annexes à l'accord de 1958).

Dès que la réception globale communautaire des transports en commun de personnes sera possible (vers 2010), les règles « constructives » nationales seront supprimées et remplacées par les règles communautaires, ce qui imposera une nouvelle révision de ce texte pour y intégrer ces dispositions.

¹ Cf. l'art. 5 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) : « sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte, des personnes publiques ou privées ».

La réception globale est en fait la compilation de diverses réceptions partielles (par exemple: réception partielle freinage, rétroviseurs, niveau sonore, aménagement des TCP,...). Pour chacun des différents domaines réglementés, il existe une directive européenne et, généralement, un règlement de Genève équivalent, lesquels sont amenés à évoluer régulièrement. Pour ce qui concerne l'aménagement des transports en commun de personnes, les discussions ont désormais lieu à Genève dans le cadre de l'évolution du règlement 107 R01 et R02.

La France a reconnu ces différentes réglementations et, de ce fait, les évolutions purement nationales doivent être cohérentes avec les textes communautaires.

Ainsi le toilettage des prescriptions techniques a été conduit en étroite conformité avec les exigences internationales.

C - Des véhicules aux caractéristiques de plus en plus différentes

Les caractéristiques des différents types de véhicules de transport en commun ont évolué en les différenciant de plus en plus.

L'autobus, rappelons-le, a vocation à se déplacer en agglomération à une vitesse faible et avec des arrêts fréquents, ce qui suppose une gestion des flux à l'intérieur du véhicule adaptée en conséquence (mobilité facilitée et faible nombre des sièges). L'évolution est allée vers l'augmentation des places debout et l'aménagement d'espaces largement accessibles. S'il est facile à évacuer (plusieurs portes), il ne dispose d'aucune prescription spécifique en matière de norme de résistance au feu, ni de résistance en cas de retournement. Ses pneus peuvent être prévus pour supporter une surcharge de 15%, mais à la condition de garder une vitesse réduite sous peine de surchauffe.

Au contraire l'autocar, dans lequel la règle du transport assis prédomine, est conçu pour des distances plus longues et des vitesses plus grandes ; il a un nombre de portes limité et doit répondre à des normes très précises en matière d'inflammabilité et de résistance en cas de retournement.

L'obligation d'équipement en ceintures de sécurité des nouveaux véhicules et l'obligation du port de cet équipement dans les autocars équipés, instituées pour prévenir le risque d'éjection largement démontré par l'accidentologie, accroît encore le différentiel entre ces deux types de véhicules.

Elle met en évidence toute l'ambiguïté vis à vis des exigences de sécurité de l'autocar dit de classe II (autocar construit avec possibilité de places debout, mais où les places assises sont dotées de ceintures de sécurité). On aboutit à la situation paradoxale d'avoir réussi à éradiquer la « règle » du « 3 pour 2 » pour permettre à tous les passagers d'être attachés et de disposer, actuellement, d'un type de véhicule homologué pour faire coexister des passagers protégés et d'autres qui ne le sont pas. Cette double possibilité doit être prise en compte dans son utilisation, sachant cependant qu'il bénéficie des normes de résistance au feu et en cas de retournement propres aux autocars.

D - Un contexte d'exploitation complexe

Ces deux types de véhicules, autobus et autocar, sont prévus pour évoluer dans des contextes géographiques différents : l'urbain, supposant des arrêts fréquents, une vitesse limitée, une

circulation sur rue en tissu principalement bâti, et l'interurbain, à desserte moins cadencée et permettant une vitesse plus grande sur les routes de rase campagne et les autoroutes.

En particulier, les autorités organisatrices (AO) doivent mettre l'exploitation des véhicules en adéquation avec les caractéristiques qui ont servi de base à leur homologation. Or, actuellement, la prise en compte, dans ce texte « sécuritaire », des périmètres de transport urbains (PTU) inscrits dans la LOTI, périmètres géographiques destinés essentiellement à délimiter les compétences d'organisation de transport, a abouti parfois à « détacher » l'utilisation d'un type de véhicule de sa vocation première et à créer dans certains secteurs des situations aberrantes du point de vue de la sécurité, qui ont été souvent dénoncées.

L'objectif principal de cette révision est bien de retrouver la ligne directrice de cet arrêté qui est, dans le respect de la sécurité, de concilier l'utilisation des différentes configurations des véhicules avec la vocation pour laquelle ils ont été construits, et de proposer des solutions faciles à appliquer et à contrôler, dans le contexte technique, juridique, institutionnel et économique actuel, tout en assurant l'interpénétration des trafics.

Chaque article a fait l'objet d'une relecture par le groupe de travail, au vu des nombreuses contributions reçues, qui ont parfois évolué au fur et à mesure des travaux. Certains n'ont reçu que des modifications de détails. D'autres en revanche, ont été plus profondément remaniés.

II – LES PRINCIPAUX POINTS DE DEBAT

A - Le point le plus largement débattu a été celui du transport debout,

Cette question difficile, traitée dans l'article 71 et 75, principalement à l'origine de cette demande de révision, a été débattue dès les travaux préparatoires.

1 - Dans le texte initial de 1982, la définition avait été basée sur les éléments suivants : une zone de compétence d'organisation de transport, prévue par la LOTI comme le cadre des services urbains, les périmètres de transport urbains, et une dérogation préfectorale suivant deux critères d'appréciation : un transport massif et une affluence exceptionnelle.

Depuis 1982, les PTU se sont progressivement étendus, empiétant parfois très largement les zones rurales. Rappelons qu'en Ile de France dont l'organisation des transports relève des dispositions du décret du 7 janvier 1959, cette notion n'existe pas (elle est remplacée par la zone de transport définie par le décret de 1959).

D'autre part, les dérogations préfectorales ont été accordées de façon très variable suivant les départements, tout particulièrement en ce qui concerne les transports d'enfants (article 75), et ceci malgré la circulaire du délégué interministériel à la sécurité routière du 19 mars 1993, dite « circulaire Bérard », qui avait rappelé aux préfets que les dérogations devaient toujours être limitées dans le temps, concerner un service particulier (itinéraire, horaire) et qui avait exclu expressément toute dérogation à caractère général.

Ces évolutions ont conduit au résultat de voir circuler sur la même voie, à la même vitesse des véhicules qui ne sont pas soumis aux mêmes règles au motif qu'ils relèvent de deux organisateurs différents : urbain ou interurbain. Cette situation est d'autant plus inacceptable que ces règles concernent directement la sécurité des passagers.

2 - Le texte proposé à l'avis du CNT fin juin 2006 proposait donc une nouvelle rédaction de l'article 71 relatif au transport debout prenant comme référence une notion géographique définie par le Code de la route², l'agglomération, liée à un élément de sécurité : la vitesse, puisque celle-ci ne doit pas y dépasser, en principe, 50 km/h, et une limite kilométrique de parcours hors agglomération de 5 km.

Quant au transport d'enfants, traité par l'article 75, le principe de transport assis était rappelé et les dérogations possibles en transport scolaire précisées selon les nouvelles conditions de l'article 71, excluant l'ancien système d'intervention du Préfet.

Cette première rédaction a suscité des réserves :

- certains ont compris qu'elle signifiait la suppression du PTU, ce qui n'était absolument pas le cas : il s'agissait simplement, dans ce texte, de substituer à cette notion liée au service la notion liée à la sécurité de l'agglomération, telle que définie par le Code de la Route ;

² Article R. 110 – 2, 2ème alinea : « agglomération : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalés par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde »

- la distance précise de 5 km a paru comme susceptible d'être diversement appliquée : dans certaines zones périurbaines les agglomérations peuvent être distantes de moins de 5 km, ce qui aurait pu permettre d'utiliser cette autorisation en continu sur des parcours très longs ;
- si l'ensemble des participants s'est accordé sur le fait que la limitation de vitesse était un élément essentiel à prendre en compte, des divergences sont apparues sur les mesures à prendre pour son application : fallait-il limiter la vitesse des véhicules quand ils transportent des passagers debout quel que soit le type de voirie empruntée, même à grande circulation ? ou bien, compte tenu des dangers de coexistence sur les mêmes infrastructures de véhicules roulant à des vitesses différentes, n'admettre la circulation de ces véhicules que sur les voies limitées à 70 km/h ?
- Pour sa part l'ADF proposait que le transport des passagers debout soit assujéti à une double condition répondant aux objectifs de sécurité recherchés :
 - que le véhicule soit homologué pour le faire ;
 - que le transport s'effectue à une vitesse limitée.
- En ce qui concerne le transport d'enfants debout, certains, comme l'ANATEEP, souhaitaient le maintien de l'autorisation du Préfet.

A ce stade des travaux, le ministère de la Jeunesse et des Sports a fait part, par écrit, de son attachement au transport des enfants assis, à la suppression du « 3 pour 2 » et a évoqué la nécessité de l'accompagnement (*question qui ne relève pas de l'arrêté mais qui sera abordée dans le cadre du guide à l'usage des décideurs locaux*).

3 - Une seconde proposition a été présentée, prenant en compte le souhait très clairement exprimé par certains de garder la référence au PTU, et le consensus unanime sur le fait de ne pas dépasser une certaine vitesse dès que des passagers sont transportés debout.

Cette double demande a été exprimée notamment par M. Jacques Pelissard, président de l'AMF.

- Elle supposait tout d'abord de modifier l'article 2, relatif aux définitions.

Etant donné l'objet de ce texte, qui n'est pas de traiter de l'organisation des services mais de règles de sécurité du véhicule conditionnant son utilisation, il a été proposé de se référer aux caractéristiques du véhicule et de substituer à la notion de « service urbain » celle de « zone d'exploitation des autobus », soit : une zone à l'intérieur de laquelle pourraient circuler des véhicules homologués pour le transport debout .

Cette zone serait le PTU ; en son absence : l'agglomération et en Ile de France : le périmètre de transport où sont réalisés les services définis par le décret du 7 janvier 1959.

- Puis, pour l'article 71, sur la base de cette notion de « zone d'exploitation d'autobus » ainsi définie :

Deux solutions ont été avancées, selon la possibilité ou non de modifier le code de la route sur la vitesse autorisée des véhicules de transport en commun homologués pour le transport de passagers debout (classe I ou classe II), modification de l'article R 413-10 du code de la route qui ne peut être opérée que par décret :

1. soit limiter l'accès à certaines voies de ces véhicules,
2. soit limiter leur vitesse en exploitation, quel que soit la voie.

Dans l'un et l'autre cas, la possibilité d'une dérogation préfectorale était prévue en cas de circonstances exceptionnelles, pour une durée limitée et dans un rayon de 10 km.

- enfin la proposition précédente relative au transport d'enfants (article 75) était reprise.

Sur la première alternative proposée pour l'article 71, une difficulté a été tout de suite soulevée : une même voie pouvait avoir des limitations de vitesse différentes suivant les zones traversées. Cependant cette solution a reçu le soutien de l'ANATEEP : il lui semble tout à fait justifié de limiter la circulation à des voiries de ce type qui sont en général plus lentes et plus sécuritaires. Plus particulièrement concernée par le transport scolaire, elle se demande, vu l'extension des PTU, « *quels sont les enfants qui sont encore transportés assis ?* » et propose donc que le transport scolaire avec enfants debout se fasse sur des voies limitées à 70 km/h, les autocars et les autobus ne dépassant pas 50 km/h.

Quant à la seconde hypothèse, il a été noté qu'elle ne pouvait que faciliter l'extension des zones d'intervention des autobus au dépens de celles des autocars, et ainsi accentuer les distorsions de concurrence entre les deux types d'exploitation.

Ecartant ces deux alternatives, l'UTP et la FNTV ont élaboré une proposition commune, communiquée au groupe lors de la réunion du 26 septembre :

- rattachant l'exploitation de l'autobus au PTU ;
- prévoyant la possibilité de dérogations préfectorales, à la demande des AO, mais sans préciser les conditions ;
- indiquant pour l'Ile de France la référence au périmètre de transport.(décret de 1959) ;
- instituant une vitesse limitée à 70 km/h pour tout véhicule de transport en commun transportant des personnes debout. (donc classe I et classe II).

4 - Une réunion restreinte avec les représentants de fédérations de transporteurs et d'organismes de transport, le 11 octobre, a permis de dégager les principes suivants :

- cet arrêté d'exploitation doit permettre de bien différencier les véhicules qui peuvent transporter des passagers assis de ceux homologués et exploités avec des personnes debout (il convient de veiller à ne pas opposer autobus et autocar du fait de l'existence d'un véhicule « hybride » : l'autocar de classe II) ;
- les organisateurs de transport, publics comme privés, doivent rester libres de choisir le type de matériel sachant que son exploitation est déterminée par ses conditions d'homologation (donc les AO doivent se mettre d'accord entre elles sur l'exploitation des types de véhicules, sous réserve d'en respecter les conditions d'homologation).
- la zone de pertinence du transport debout ou assis doit être définie par rapport à la demande :
 - o en « régulier » la demande est linéaire et le coefficient d'occupation imprévisible : le véhicule adapté est l'autobus ou l'autocar avec passagers debout ;
 - o en « occasionnel » : l'offre peut être exactement adaptée à la demande : le véhicule adapté est l'autocar avec tous les passagers assis.

En conséquence, référence doit être faite :

- o pour les services privés et occasionnels : à l'agglomération ;
- o pour les services publics conventionnés : au PTU, périmètre de pertinence fixé par la LOTI.

- Il appartient à l'Etat, dans cet arrêté, de dire quel est le véhicule pertinent pour tel type de desserte, sachant que le choix du véhicule relève ensuite du contrat ou de la convention. Le texte doit donc clarifier les catégories de desserte de la façon la plus objective possible, suivant les conditions d'utilisation pour lesquels les véhicules ont été homologués.
- Le recours à l'autorisation du Préfet peut rester possible, mais réduit au minimum.

Lors de cette même réunion, le président du groupe a fait part de l'accueil favorable reçu du délégué interministériel à la sécurité routière à l'instauration d'une limite généralisée de vitesse pour les transports de personnes debout, au plus à 70 km/h.

5 - Prenant en compte l'ensemble de ces éléments , et en vue de la réunion du 26 octobre, le président a proposé au groupe de travail un article 71 ainsi rédigé :

Article 71 - La circulation des autobus ainsi que des autres véhicules de TCP homologués pour, et exploités avec, des passagers debout n'est autorisée qu'en agglomération telle que définie par le Code de la Route (R 110-2).

Lorsque ces véhicules sont affectés à des services publics, ils sont également autorisés à circuler dans les PTU, et en dehors des PTU pour des dessertes locales, y compris hors agglomération sur des voies définies par l'AO en accord avec l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation , sous réserve d'une vitesse limitée au plus à 70 kmh.

En cas de circonstances exceptionnelles le justifiant, le Préfet du département concerné peut autoriser tout service d'une durée limitée en ayant recours aux véhicules mentionnés ci-dessus.

Article 75 – transport d'enfants debout

Pour les transports en commun d'enfants définis au présent arrêté, les enfants sont transportés assis.

Toutefois, les véhicules affectés à des transports scolaires au sens de l'article R 213.3 du code de l'éducation, peuvent transporter des enfants debout aux conditions définies à l'article 71.

En aucun cas les enfants ne devront prendre place sur les marches donnant accès aux portes.

Comme dans les versions précédentes, aucune mention n'était faite à la dérogation préfectorale relative aux enfants, telle qu'elle existait auparavant.

Après débat, il a été jugé nécessaire d'apporter les précisions suivantes dans **l'article 71** :

- la notion de « desserte locale » doit être définie comme étant le prolongement des services publics hors PTU, hors agglomération. La notion de « courte distance » pouvant prêter à confusion (en marchandises = 100 km), une indication doit être donnée sur le kilométrage (= ordre de 5 km) ;
- la notion d'urgence doit compléter celle de circonstances exceptionnelles ;
- la limitation de vitesse, pour être bien comprise comme s'appliquant à tout transport debout, doit faire l'objet, dans le texte, d'un alinéa à part.

Sur ce point, en attendant la modification du code de la route, on laissera à titre transitoire la référence à l'autorité investie du pouvoir de police, ce qui rappellera aux maires et aux présidents de conseils généraux leurs prérogatives en matière de sécurité routière.

En ce qui concerne le transport des enfants debout traité par **l'article 75** et le rôle anciennement dévolu au préfet par les possibilités de dérogations, un débat approfondi est intervenu au cours duquel il a été rappelé les points suivants :

1 – certes la sécurité est une compétence régaliennne.

2 – En juillet 1982, l'arrêté actuellement en révision a fixé des règles dans un cadre juridique encore centralisé

3 – En décembre 1982, la LOTI a défini les modalités d'organisation des services réguliers et des services à la demande.

Dans son article 9, elle rappelle que « la responsabilité de chaque intervenant dans toute opération de transport est engagée par les manquements qui lui sont imputables ».

4 – En 1983, les lois de décentralisation et notamment la loi 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, précise en son article 29 que les départements ont la responsabilité des transports scolaires.

5 – En 1984, la circulaire du 23 août précise les mesures de sécurité dans le transport routier de personnes et aux dispositions particulières aux transports d'enfants : l'Etat reste responsable de la définition de règles ou normes de sécurité s'appliquant à l'ensemble du secteur des transports et les collectivités organisatrices de certains de ces transports seront à même, en fonction d'une appréciation plus fine des conditions locales d'exploitation, d'apporter à ces règles toutes améliorations qu'elles estiment nécessaires, ce qui sera le cas notamment dans le domaine des transports scolaires.

6 – En 1993, après interventions parlementaires, le délégué interministériel à la sécurité routière, par circulaire du 19 mars adressée aux préfets, rappelle le caractère dérogatoire du transport des enfants debout, qui doit rester exceptionnel. Il demande que chaque dérogation soit réexaminée régulièrement et qu'aucune mesure générale ne soit prise.

Dans la situation actuelle, on ne peut que constater le développement des pratiques de transport debout. Plusieurs facteurs entrent en jeu :

- 1 – L'extension des PTU : de zones urbaines à zones péri urbaines, voire rurales.
- 2 – L'homologation d'un matériel «hybride» évoqué précédemment : l'autocar de classe II, avec places assises munies de ceintures et places debout.
- 3 – L'évolution des comportements : il est difficile de faire respecter l'affectation d'un jeune à un véhicule de tel horaire, seul moyen d'adapter l'offre à la demande.
- 4 – L'absence de retour d'expérience précis sur les effets du transport debout en matière de sécurité.

Ceci étant, il convient de ne pas oublier que le transport en commun reste le mode le plus sûr et il ne s'agit pas, par une réglementation trop rigide qui empêcherait de disposer d'un « coefficient d'ajustement » sur de très faible distances, de reporter le transport des jeunes sur des modes autrement plus dangereux comme les deux-roues ou les voitures particulières des parents.

Quel peut être le rôle du préfet ?

Certains veulent maintenir la dérogation préfectorale comme « garde-fou ».

Mais est-ce compatible avec les lois de décentralisation ?

Quel est le risque judiciaire encouru alors par le représentant de l'Etat et, par voie de conséquence, la probabilité de situations de blocages ?

6 - En vue de la dernière réunion le 8 novembre, une nouvelle proposition a été transmise aux membres du groupe :

Elle a pris en compte les demandes exprimées par chacun des participants et s'est efforcé d'en faire la synthèse :

Article 2 : suppression de la définition des services urbains

Article 71

- prise en compte de l'homologation du véhicule pour transporter des passagers debout et de son exploitation comme telle,
- référence à l'agglomération, base du dispositif,
- rappel de la référence au PTU,
- définition des sorties de PTU et des sorties d'agglomération comme des prolongements de services publics,
- notion de distance précisée (autour de 5 km),
- rappel du rôle des autorités de police de la circulation et des gestionnaires de voirie,
- vitesse maximale au plus à 70 kmh dans les "*... autobus ainsi que ... autres véhicules de transport en commun de personnes, homologués pour et exploités avec des passagers debout*"
- mention de l'urgence des cas exceptionnels dans lesquels une intervention préfectorale est possible.

Article 75

- confirmation du principe du transport des enfants assis,
- mention du caractère exceptionnel de la tolérance du transport debout, pour les seuls services publics créés pour assurer à titre principal à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement et dans les conditions très bordées par l'article 71, en liaison avec l'autorité chargée des pouvoirs de police de circulation, comme le maire et le président du conseil général, sachant que ceux-ci peuvent prendre des mesures plus contraignantes, s'ils l'estiment nécessaire pour la sécurité, dont ils sont responsables en tant qu'élus.

Il a proposé, en outre, que le CNT demande dans son avis de combler le vide actuel en études d'accidentologie et préconise de faire une première évaluation de l'application des nouvelles dispositions sur le transport debout d'ici la nécessaire révision du texte qui interviendra vers 2010 lors de la mise en place de l'homologation européenne.

Cette nouvelle rédaction a mentionné, dans un premier temps, une dérogation préfectorale, similaire à celle antérieurement prévue à l'article 75, dans l'attente de la position du Ministère de l'Intérieur, sollicité par le président sur ce point très précis.

Par lettre du 6 novembre, après consultation des trois directions, la direction générale des collectivités locales, la direction de la modernisation de l'administration territoriale, et la direction des libertés publiques et des affaires juridiques, le ministère de l'intérieur s'est montré favorable à la suppression de ce pouvoir de dérogation :

« dans la mesure où l'intervention du préfet dans cette procédure ne semble pas apporter de plus-value et où la compétence d'autoriser des dérogations au transport assis des enfants pourrait utilement être confiée aux autorités organisatrices de transports urbains et aux départements pour les services de transports relevant de leurs compétences respectives. » (cf. annexe III)

7 - Lors de la séance du 8 novembre, (liste des présents en annexe IV)

La position du ministère de l'Intérieur a été communiquée au groupe, et accueillie avec satisfaction par les autorités organisatrices (GART et ADF).

Puis le président a proposé de se prononcer sur l'ultime version de ces trois articles, qui exclut donc l'intervention du préfet, indiquant que, si cette version était repoussée par la majorité des membres, on ne pourrait qu'en revenir au texte initial de l'administration, tel qu'il a été transmis au CNT le 23 juin dernier.

Un tour de table a permis à chacun d'exprimer son point de vue :

- La FNTV et l'UTP ont fait connaître leur refus traduit par une « position commune sur les articles 2 et 71 », présentée par M. Nossovitch qui a invoqué la simplicité et le pragmatisme de cette solution dans un souci de sécurité. Cette position, datée du 6 novembre, confirme celle prise le 26 septembre (cf II A 4), est rejointe par l'UNOSTRA, et l'AFTRI. Elle est la suivante :

« - Les autobus sont des véhicules conçus et aménagés pour être exploités exclusivement à l'intérieur d'un PTU et ce quelle que soit la nature du service considéré.

A la demande des Autorités Organisatrices, le Préfet peut, après avis du ou des départements concernés, autoriser la circulation des autobus sur des voies situées à l'extérieur d'un périmètre de transport urbain.

L'UTP et la FNTV considèrent en effet que le Préfet, représentant de l'Etat et garant de la sécurité routière, est l'autorité la mieux à même d'assurer la coordination entre les différentes autorités organisatrices de transport, indépendantes les unes par rapport aux autres.

- En région Ile-de-France, la zone de circulation des autobus correspond aux limites de la région des transports parisiens fixées par le décret n°91-57 du 16 janvier 1991 portant délimitation de la région des transports parisiens. »

- Les intervenants suivants ont été pour la plupart, favorables à la nouvelle version :
 - Le GART s'est félicité de l'avancée et des améliorations apportées au texte; et accepte le dispositif en exprimant toutefois son souhait que la mention des 5 kms ne figure pas dans le texte de l'arrêté, mais uniquement dans le rapport du CNT, à titre indicatif.
 - L'ADF exprime son adhésion, M. Penna (ADF et CG28) se félicitant également de l'avancée du texte, a appelé cependant l'attention sur les difficultés rencontrées à chaque rentrée scolaire pendant 2 à 3 semaines pour adapter au plus près l'offre à la demande (effectifs, horaires etc...). *(la mise en place d'une évaluation à relativement court terme, telle qu'elle est demandée dans l'avis du CNT, pourra contribuer à mieux les déterminer)* M. Riquelme (ADF - adjoint au directeur général) s'est réjoui de la suppression de la dérogation anciennement dévolue au préfet en cas de transports d'enfants, qui consacre enfin la reconnaissance de la responsabilité des départements, sans pour autant restreindre son rôle en matière de contrôle de légalité, en amont de l'exécution des services, et de gestion des situations de crise.
 - L'ANATEEP accepte la nouvelle proposition en prenant toute la mesure du chemin parcouru par rapport à la précédente version, à laquelle elle s'était nettement opposée : l'affirmation du caractère exceptionnel du transport debout des enfants, la précision de la notion de distance, le principe d'une vitesse maxima à 70 kmh, et enfin, les compléments

apportés au dispositif par la demande d'études d'accidentologie et l'élaboration d'un bilan à relativement court terme.

Elle prend acte de la position du ministère de l'Intérieur sur la dérogation préfectorale qu'elle avait souhaité voir perdurer.

Cependant, reconnaissant les progrès accomplis ces dernières années par de nombreux conseils généraux en matière de sécurité des transports scolaires, M. Flahaut a suggéré que l'on reprenne à l'article 60 les termes de la première proposition de l'administration faite en juin sur : « Article 60 – Responsabilités des intervenants des opérations de transport ».

Après un bref échange cette proposition est acceptée suivant les termes suivants, légèrement amendés pour ne concerner que l'organisateur des transports : les AO pour les services publics et les autres personnes publiques et privées pour les services occasionnels et privés.

« Dans la recherche d'une sécurité maximale pour les passagers, tout organisateur de transport doit s'assurer que le type de véhicule utilisé est adapté au service effectué. »

- La Prévention routière fait part de son accord.
- Le STIF est également favorable, tout en rappelant sa demande qu'il soit fait référence au décret de 1959
- La RATP, comme l'a indiqué M. Oustric, et malgré la position prise par l'UTP dont elle est membre, accepte les sujétions nouvelles que va lui imposer cette actuelle rédaction, notamment pour les transports occasionnels, compte tenu de la priorité que la RATP accorde à la sécurité dans l'exercice de sa mission.
- La CFDT a souhaité que la rédaction soit améliorée pour exprimer de façon incontestable que la limitation de vitesse (au plus à 70 km/h) s'applique pour tout transport debout. En outre M. Monier a fait remarquer que, du fait de la suppression de la dérogation préfectorale, les conducteurs ne disposeront plus à bord du document de référence sur l'autorisation du transport debout que constituait l'ampliation de l'arrêté préfectoral. La solution proposée en séance, et acceptée par les AO, est de mettre à bord une copie du document attestant la nature du service, déterminant le type de véhicule et la possibilité de transport debout.
- La CFTC, très attentive également au transport scolaire, s'est tout d'abord opposée à la nouvelle version de l'article 75, mais elle s'y est ralliée dès que, à la demande de Mme Péron, le renvoi à la catégorie des véhicules où le transport debout était possible, a bien été précisé dans le texte (soit "... autobus ainsi que ... autres véhicules de transport en commun de personnes, homologués pour et exploités avec des passagers debout").
- Enfin l'UNAF s'est abstenue sur les articles 71 et 75.

Autres commentaires :

- Les représentants de constructeurs se sont déclarés favorables à l'ensemble du texte, en appelant l'attention sur la nécessité de prendre en compte les délais de conception.
- Pour les dispositions concernant les personnes à mobilité réduite, Mme Chartrain a rappelé la nécessité de coordonner les deux démarches de révision de cet arrêté actuellement en cours, celle menée dans ce groupe et celle menée dans le cadre du groupe chargé de l'accessibilité.

Le vote³ en séance, intervenu en deux étapes, a mis en évidence :

- **Sur les articles 2, 71 et 75 :**
 - **Le désaccord de quatre membres présents: FNTV, UTP (sauf RATP), AFTRI, UNOSTRA.**
 - **L'abstention d'un membre : l'UNAF.**

- **Sur le reste du texte :**
 - **L'unanimité des membres présents : GART, ADF, ANATEEP, Prévention routière, FGTE-CFDT, CFTC, STIF, RATP, UNAF, FNTV, UTP, UNOSTRA, AFTRI et constructeurs**

Comme il se doit, les représentants de l'administration n'ont pas pris part au vote, mais ont exprimé leur accord, y compris les forces de l'ordre, la DGGN et la DSCP qui s'est félicitée de la proposition de limitation de vitesse.

Il a également été tenu compte des contributions écrites reçues avant la séance:

- **La FNAUT qui a donné son plein accord pour l'ensemble des propositions, y compris sur la responsabilisation des AO.**
- **La FNCR dont les réserves émises amènent à la considérer comme s'abstenant.**

Pour sa part, L'ADV/CLCV a tenu à préciser que sa position, reçue le 7 novembre, devait être interprétée de façon plus nuancée qu'elle ne l'avait été en séance le 8 : par lettre du 14 novembre, elle indique son désaccord sur les articles 2, 71 et 75, (tout en notant une évolution notable sur les distances et le cadrage des parcours), mais, mesurant les progrès accomplis, elle donne un avis favorable sur le reste du texte, malgré quelques points de désaccord .(cf Annexe VI)

Les articles 71 et 75 sont donc adoptés par la majorité (11 pour et 5 contre) suivant les termes suivants :

Article 71

La circulation des autobus, ainsi que des autres véhicules de transport en commun de personnes homologués pour et exploités avec des passagers debout, n'est autorisée qu'en agglomération, telle que définie par l'article R 110-2 du code de la route.

Lorsque ces véhicules sont affectés à des services publics de transport, ils sont également autorisés à circuler dans les périmètres de transports urbains.

De même, en prolongement des services publics hors des périmètres de transports urbains ou en leur absence, hors agglomérations, ces véhicules peuvent circuler sur une très courte distance (de l'ordre de 5 kilomètres).

En Région Île-de-France, la zone visée au deuxième alinéa du présent article correspond au périmètre de compétences du Syndicat des transports d'Île-de-France tel que défini par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en

³ membre = 1 voix par organisme présent

Île-de-France et par le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

En dehors des agglomérations, sous réserve des pouvoirs de police de la circulation dévolus à l'autorité en charge des voiries concernées, l'autorité organisatrice définit les voies qui peuvent être empruntées.

En aucun cas la vitesse maximale en exploitation des véhicules visés à l'alinéa 1 du présent article, ne peut excéder 70 km/h.

En cas d'urgence le justifiant, le représentant de l'État concerné peut exceptionnellement autoriser tout service d'une durée limitée en ayant recours aux véhicules mentionnés ci-dessus.

Dans ces diverses circonstances, l'usage du siège de convoyeur prévu à l'article 46 est interdit ; à cette fin, ce siège est condamné ou enlevé.

Article 75 – transport d'enfants debout

Pour les transports en commun d'enfants définis au présent arrêté, les enfants sont transportés assis.

Toutefois, les véhicules affectés à des transports scolaires au sens de l'article R213-3 ou R213-20 du code de l'éducation, peuvent exceptionnellement transporter des enfants debout aux conditions définies à l'article 71.

En aucun cas les enfants ne devront prendre place sur les marches donnant accès aux portes.

A la demande du président, les membres qui souhaitent expliquer leur vote négatif lors de cette séance l'ont fait connaître par écrit et leurs explications de vote sont jointes au présent rapport.(Annexe V)

La réunion s'est poursuivie par l'examen du projet d'avis et du projet de rapport .

B - Parmi les autres points débattus :

Tous les articles ont été examinés. On ne citera dans ce rapport que quelques exemples illustrant l'effort de clarification, et d'actualisation de cette réglementation sécuritaire.

1. Sécurité des portes

Les risques inhérents aux portes ont été longuement analysés. Le texte, qui respecte le principe suivant lequel « toute personne située à l'intérieur doit pouvoir en sortir », a été modifié pour tenir compte de normes plus « ergonomiques », et, à la demande du personnel de conduite, il prévoit, d'une part que le signal lumineux alertant d'une ouverture d'une porte en circulation sera doublé d'un signal sonore de type « buzzer » (article 22) et d'autre part, il impose la mise en place de « palpeurs » destinés à empêcher un coincement par les portes, dénoncé par l'inspection du travail des transports et par les organisations syndicales de conducteurs.

2. Normes de construction relatives aux sièges, aux couloirs, aux marches

Au cours des discussions, le caractère dépassé et inadapté à l'évolution des morphologies des normes constructives relatives à la taille des sièges et à la largeur du couloir fixées dans l'actuel arrêté a été évoqué à plusieurs reprises (COLIAC, ANATEEP, FGTE - CFDT, CFTC, ADV) L'amélioration de l'habitabilité sera traitée lors de la mise en application obligatoire de la Directive 2001 – 85 qui interviendra vers 2010. Ces nouvelles données devront être prises en compte, bien

sûr, par les constructeurs mais également par les exploitants puisqu'elles modifieront la capacité des véhicules.

Compte tenu de l'échéance prochaine de la réception communautaire, le CNT demande que, dans un souci de cohérence, on examine les conditions dans lesquelles il serait possible d'anticiper la transposition de la directive 2001-85.

3. Résistance aux incendies⁴

Il convient de rappeler que la France a joué un rôle précurseur en matière de non inflammabilité des matériaux. Concernant les incendies « moteur », le DSCR a demandé à l'UTAC de faire une étude sur les dispositifs actuellement sur le marché de détection et d'extinction automatique, qui, suivant les premiers constats, s'avèrent plus ou moins fiables. Une analyse plus détaillée va être menée afin d'établir un système de qualification qui sera défendu à Genève.

L'ensemble des participants s'est accordé à reconnaître que les différents types de véhicules, autobus et autocar, devraient avoir les mêmes normes de résistance à l'incendie, d'autant plus qu'aucun obstacle technique ne s'y oppose. S'il a pu être justifié, à un certain moment, que les véhicules conçus pour parcourir de longues distances devaient être particulièrement protégés des risques d'incendies accidentels, l'évolution récente des comportements, et notamment la montée des agressions et du vandalisme, a démontré que les autobus pouvaient être la cible de tels dommages. Toutes les réflexions menées à Genève ou à Bruxelles sur ces thèmes doivent donc être soutenues et encouragées.

Le recours à de nouvelles sources d'énergie, comme le GPL (gaz de pétrole liquéfié), GNC (gaz naturel comprimé), dit aussi GNV (gaz naturel véhicule), présente des risques spécifiques dont il faut tenir compte dès la conception du véhicule et qui conduisent, notamment, à supprimer les trappes d'évacuation des passagers sur le toit susceptibles, en cas d'incendie, de provoquer un appel d'air.

4. Poste de conduite

Il a été tenu compte des observations concernant la suspension du siège et la visibilité du conducteur depuis le poste de conduite, et l'efficacité de systèmes de désembuage et de chauffage.

5. Mise à disposition du conducteur d'un dispositif de communication

En cas d'incident ou d'accident, on a souvent constaté que l'alerte avait été donnée grâce au téléphone portable d'un passager voire d'un enfant. Parmi les « 10 propositions pour améliorer la sécurité des transports d'enfants », émises par le CNT en 1986, il était déjà prévu la mesure suivante :

« Communication à distance avec les véhicules :

- Installation de dispositifs de communication à distance reliés à l'entreprise à l'organisateur ou à tout autre lieu utile.

Justification : permettrait de déclencher rapidement les procédures de secours en cas d'accident ou de simple panne et rassurer les familles en cas de retard, notamment pendant la mauvaise saison. »

Il paraît en effet tout à fait nécessaire que le conducteur dispose d'un moyen de communication pour permettre en cas d'accidents ou d'incidents l'arrivée rapide de personnes

⁴ La question des incendies de véhicules a fait l'objet d'études et d'enquêtes du BEA-TT.

habilitées à prodiguer les premiers secours, la trousse de secours ne permettant que des soins de blessures ou de malaises bénins. Actuellement ce dispositif peut être un téléphone portable mis à la disposition du conducteur dont l'usage et la maintenance, questions soulevées par les transporteurs comme les salariés, peuvent parfaitement relever du règlement intérieur de l'entreprise.

Aucune disposition précise n'a pu être retenue compte tenu des réserves exprimées par les transporteurs en la matière, notamment sur la responsabilité de la maintenance de cet équipement. La question de rendre obligatoire un système de communication, ainsi que certains le demandent depuis 20 ans, reste posée.

A noter cependant qu'en transport urbain, la quasi-totalité du parc est munie de dispositifs de communication, qu'il convient donc de généraliser au transport non urbain.

6. Trousse de secours

La question de l'existence de cette trousse et de son contenu a fait l'objet de débats, parfois contradictoires. Faut-il une trousse et qui devra s'en servir, le conducteur, un passager ? Faut-il assurer un minimum de formation au personnel de conduite ou faciliter le recours le plus rapide possible à des personnels qualifiés ? Que doit-elle contenir et comment assurer la mise à jour et la validité des produits ?

Il a finalement été reconnu qu'elle devait figurer à bord d'un véhicule circulant en dehors d'une agglomération afin d'être en mesure d'assurer des soins bénins.(article 65).

Une première liste de son contenu a été transmise par la Sécurité civile. La jugeant trop fournie pour l'usage attendu, le groupe s'est rallié à la liste proposée par la RATP, sachant qu'elle devait avoir un caractère indicatif. Il a été décidé de la faire figurer dans une annexe spécifique de l'arrêté.

7. Personnes à mobilité réduite

La loi de 2005 et le décret de février 2006 ont prévu que les véhicules de transport en commun affectés à un service public de transport doivent être accessibles, qu'ils soient de classe I, II, III ou de faible capacité (A ou B).

Le projet d'arrêté d'application de la loi et du décret sur l'accessibilité est étudié au sein d'un groupe de travail spécifiquement consacré à l'accessibilité et piloté par la délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA), la DSCR et la DGMT qui assureront la coordination des deux démarches.

8. Dispositions transitoires

Certains ont souhaité que l'on profite de ce travail de « toilettage » pour alléger les dispositions transitoires (notamment le Titre IV), dont la plupart sont caduques puisqu'elles concernent des véhicules qui ne sont plus construits depuis longtemps et dont la mise en service remonte parfois avant 1983.

Cependant un certain nombre de véhicules correspondant à ces dispositions sont encore en circulation et donc soumis au contrôle, ce qui nécessite un rappel de leur existence.

Le texte devra aussi mentionner que les véhicules de marchandises affectés occasionnellement au transport de personnes ne peuvent plus être mis en circulation depuis le 1^{er} janvier 2006 et que leur vente est interdite.

9. Obligation du port de la ceinture et persistance de places non protégées (strapontins, banquettes longitudinales, couchettes)

1 - strapontins

Comme beaucoup l'ont fait remarquer (ANATEEP, ADV, Prévention routière, CFDT, CFTC), l'autorisation des strapontins dans les petits véhicules est totalement contradictoire avec la règle qui s'impose à présent : « une personne, un siège, une ceinture ». D'autant plus que dépliés, ces sièges obstruent le passage dans l'allée et compromettent toute évacuation rapide.

Leur suppression a donc été demandée, ce que la prochaine transposition des nouvelles directives " ancrages sièges, ancrages ceintures et installation ceintures" permettra dans les véhicules neufs immatriculés après le 20 octobre 2007. Dans un souci de cohérence, il est proposé de fixer l'entrée en vigueur du présent arrêté au 20 octobre 2007, ce qui permettra de coïncider avec l'entrée en vigueur des Directives 2005 39-40 et 41 sur les ancrages des sièges et les équipements en ceintures, qui interdiront les strapontins dans tous les véhicules neufs immatriculés à compter de cette date.

Toutefois, le problème de l'existence et de l'utilisation de ces sièges dans les véhicules immatriculés avant cette date demeure. Les autorités organisatrices, comme les transporteurs acceptent le principe de leur démontage dans les véhicules actuellement en circulation, et donc de la réduction du nombre de places correspondantes, à deux conditions :

- la concomitance de cette mesure avec une rentrée scolaire
- et la mise en place d'un calendrier d'aménagement destiné à permettre 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 trouverait modifiée.

Le choix de la rentrée scolaire 2008, un an après la mise en vigueur de l'arrêté en octobre 2007 comme le CNT le propose, pourrait permettre de répondre à ces conditions. *Le terme de « strapontin » pourra, ensuite, être supprimé dans les attestations d'aménagement de ce type de véhicule.*

2 - banquettes longitudinales

Les directives citées précédemment prescrivent leur interdiction par construction, sauf une dérogation pendant 5 ans au profit de certains véhicules de grand luxe, aménagés d'une rotonde, mais qui devront être pourvus de ceintures de sécurité à 2 points.

3 - Couchettes

La question a été évoquée avec d'autant plus d'attention qu'actuellement, les « autocars couchettes » ne sont pas inclus dans les directives européennes sur l'installation des ceintures de sécurité (Directives 96/36/, 96/37, et 96/38). On sait que l'Allemagne, à la suite d'accidents, a interdit l'utilisation de véhicules immatriculés sur son territoire non pourvus de ceintures, mais elle ne peut pas empêcher le passage sur son territoire de véhicules étrangers de cette catégorie, qui sont homologués. Ainsi toute réglementation concernant les véhicules avec couchettes ne pourra être que communautaire.

10. Maintenance de certaines pièces mécaniques

La question du remplacement périodique de certaines pièces a été évoquée, comme celles du système d'alimentation en carburant, et la possibilité d'en fixer un calendrier précis a été suggérée.

Si effectivement l'état de ce type de pièces a une incidence directe sur la sécurité, leur maintenance, y compris le rythme de leur remplacement, relève des prescriptions du constructeur. En revanche, ceux-ci doivent être incités à mentionner expressément ces délais de validité.

11. Mise en place d'un registre de signalement distinct du carnet d'entretien

Cette mesure est destinée à répondre au besoin exprimé par les conducteurs de pouvoir fournir ou disposer des informations sur d'éventuelles pannes ou dysfonctionnement du véhicule et les réparations qui ont pu être faites. Une mesure de ce type est d'ailleurs prévue dans la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport⁵.

Une telle disposition, vu ses incidences sécuritaires, doit s'appliquer à tous les transports en commun, urbains et interurbains, quel que soit le statut du personnel.

12. Transport de marchandises dangereuses à bord de véhicules de transport en commun

Cette question a été évoquée par le COLIAC, concerné par le transport des bouteilles d'oxygène pour les personnes souffrant d'insuffisance respiratoire, et par la FNTV pour tout type de produit pouvant être dangereux (camping –gaz etc...).

La réglementation en la matière est claire : elle relève de l'article 21 de l'arrêté du 1^{er} juin 2001 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par route (dit « ADR ») Il n'y a pas donc lieu de traiter à nouveau de cette question dans ce texte. En revanche il conviendra de rappeler cette réglementation dans le Guide.

13. Responsabilités des intervenants et mesures à prendre avant le départ

Sont concernés les organisateurs et les transporteurs :

- les organisateurs :

Après le rappel du principe inscrit dans la LOTI suivant lequel la responsabilité de chaque intervenant dans toute opération de transport est engagée par les manquements qui lui sont imputables, sur demande de l'ANATEEP, évoquée plus haut, il est rappelé expressément suivant la proposition initiale de l'administration, légèrement modifiée que : « *tout organisateur de transport doit s'assurer que le type de véhicule utilisé est adapté au service effectué* » (article 60)

- les transporteurs :

la liste des points à vérifier est complétée (*feux, dispositifs de sécurité, état des pneus, verrouillages ...*) (article 60 bis).

14. nécessité de développer le retour d'expérience

Un nouvel article est rédigé afin de faciliter la mise en place d'un dispositif destiné au BEA-TT, suivant les termes du décret du 26 janvier 2004, dans le cadre de la logique du retour d'expérience : information sur des accidents ou des incidents, permettant de les analyser afin de pouvoir en tirer tous les enseignements nécessaires, pour la plupart techniques, pour éviter qu'ils ne se reproduisent.

⁵ (annexe I Ch 3 a. 18-2) : "à défaut de tout autre système permettant d'atteindre le même but, les employeurs doivent mettre un registre à la disposition du personnel roulant afin que celui-ci puisse, s'il y a lieu, consigner ses observations sur l'état ou sur les conditions de fonctionnement des véhicules."

15. Mise en cohérence des procédures de contrôle

- Documents exigibles

Le CNT a relevé l'incohérence de l'obligation faite par le code de la route de produire l'original de l'attestation d'aménagement (à présent sous la forme d'un papier libre plus fragile que l'ancienne carte violette), alors que désormais, ce document n'est plus le support des mentions concernant le contrôle technique, qui sont transférées sur la carte grise.

- Visites techniques

Le CNT souligne l'avantage qu'il y aurait à faire coïncider en lieu et date, autant que possible, les différentes visites et contrôles techniques obligatoires (cf vérification des systèmes d'accessibilité distincte du contrôle technique du véhicule).

16. Faut-il fixer un âge limite aux véhicules ?

La proposition de la DGGN d'interdire à la circulation les véhicules de plus 20 ans a fait débat. Bien évidemment tout le monde s'est accordé à encourager le rajeunissement du parc. Mais si le parc en transport scolaire reste encore relativement âgé, certains départements se sont déjà engagés dans cette voie, en définissant parfois une limite plus faible.

Il a donc été décidé, en l'état actuel, de ne pas proposer la fixation d'un âge limite unique.

17. Autres mesures techniques

Les dérogations à portée générale relatives à la construction des véhicules seront intégrées par la DSCR dans la version définitive soumise à la signature (montant central dans les portes doubles, transparence des vitres, multiplexage des véhicules...).

L'alinéa de l'article 75 « originel » concernant le nombre d'enfants transportable, sera bien intégré dans la version définitive à l'article 75.

L'article 85 sera modifié pour rappeler l'existence et les limites de validité des cartes violettes.

Dans la perspective de la suppression des strapontins en octobre 2007, chaque disposition qui en traite encore sera revue en conséquence par la DSCR lors de l'élaboration de l'arrêté modificatif qui se basera sur le texte revu par le CNT.

Concernant les dispositions transitoires visant les véhicules anciens encore en exploitation, des interrogations ont été formulées sur le bien fondé du maintien de toutes les dispositions anciennes figurant à l'article 103 points 1 à 9 ainsi qu'aux articles 105, 106, 108, 109, 111 1^{er} alinéa, et le souhait exprimé d'alléger le texte.

18. Etudes et bilan

- Le CNT a déploré le manque d'études par des organismes compétents, publics ou privés, sur les risques courus en transport debout dans les véhicules de transport en commun.
- Il serait également souhaitable qu'un premier bilan de mise en œuvre des nouvelles dispositions sur le transport debout (article 71 et 75) soit dressé par les administrations en 2009, afin d'en tirer éventuellement les enseignements utiles avant la révision de ce texte que l'entrée en vigueur de la réception communautaire vers 2010 imposera sur ses dispositions « constructives ».

A l'issue des débats, selon les termes de la commande qui lui a été faite par le délégué interministériel à la sécurité routière et le directeur général de la mer et des transports, le groupe présente le texte modifié ci-joint, en proposant que l'arrêté modificatif qui sera établi sur la base de ces travaux, soit mis en application au 20 octobre 2007.

Cependant sur certains points il lui est apparu que certaines inflexions, voire modifications, de la réglementation devaient être apportées à plus ou moins brève échéance, et c'est l'objet du projet d'avis du CNT ci – joint .

*
* *

D'autre part, et dans une seconde étape qui prolongera ces travaux, concernant les **transports scolaires**, le « *guide à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires* », actuellement publié par les JO conjointement avec l'arrêté du 2 juillet 1982 (brochure n° 1523), devra être modifié en conséquence.

Pour les **transports occasionnels**, la mise en place d'un document comparable méritera d'être étudiée à l'occasion de la prochaine saisine du CNT sur l'élaboration du contrat type qui leur sera applicable, rendu possible par la modification de la LOTI intervenue en 2005.

ANNEXES

I – SAISINE DU CNT

II - COMPOSITION DU GROUPE

III – LETTRE DU MINISTERE DE L'INTERIEUR DU 6 NOVEMBRE 2006

IV – PARTICIPANTS A LA REUNION DU 8 NOVEMBRE 2006

V – CONTRIBUTIONS RECUES APRES LA REUNION DU 8 NOVEMBRE :

- FNTV/UTP
- AFTRI
- ADV/CLCV

ANNEXE I : SAISINE DU CNT



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



direction générale
de la Mer
et des Transports
direction
de la Sécurité et de
la Circulation
routières

La Défense, le 9 décembre 2005

Le directeur Général de la Mer et des Transports
et le Directeur de la Sécurité et de la Circulation routières
à
Monsieur le Président du Conseil National des Transports
34 avenue Marceau
75008 PARIS

objet : Toilettage de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes

affaire suivie par : Gérard LEBEL
téléphone : 01 40 81 19.95 - télécopie : 01 40 81 16.22
mél : gerard.lebel@equipement.gouv.fr

Par note du 31 janvier 2005, le directeur du cabinet du ministre de l'équipement des transports de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer a confié à M. Yves BONDUELLE, inspecteur général de l'équipement, une mission sur le renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs par autocars. Le concours du Conseil national des transports a été très actif et nous l'en remercions.

Le rapport mené sur la base d'une très large concertation auprès de l'ensemble des partenaires remis au ministre fin mars rappelle les caractéristiques essentielles du secteur concerné et propose vingt et une mesures d'amélioration de la sécurité des transports routiers de voyageurs couvrant les divers aspects, humains, organisationnels et matériels.

La proposition quatre du rapport préconise le toilettage de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes.

En effet, ce texte, qui précise les caractéristiques de construction des véhicules, les dispositions relatives à leur exploitation et à leur entretien, les visites administratives et les contrôles auxquels ils sont soumis, définit également les règles spécifiques applicables au transport en commun de voyageurs, notamment d'enfants et de personnes handicapées. Il a fait l'objet de vingt-cinq modifications ponctuelles depuis sa publication.

Arche Sud
92055 La Défense
cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
courriel :
DGMT
@equipement.gouv.v.fr

Ces modifications ont porté pour l'essentiel sur des mesures techniques mais aussi, depuis la mise en place de l'obligation du port de la ceinture de sécurité, sur la suppression de la règle d'équivalence des sièges, dite règle des " trois pour deux ", pour les sièges munis de ceinture.

Une nouvelle révision de l'arrêté du 2 juillet 1982 nous semble devoir être entreprise pour assurer sa cohérence avec l'évolution réglementaire et permettre une meilleure lisibilité pour les organisateurs de transports, pour les usagers et également pour les services chargés d'en contrôler l'application.

Ainsi, par exemple, certaines dispositions pourraient être réexaminées :

- les définitions du transport en commun de personnes et du transport d'enfants, afin d'en préciser les champs d'application ;
- les règles de circulation des autobus à l'intérieur et à l'extérieur des périmètres de transports urbains (PTU), le développement des aires urbaines ayant conduit à l'extension des PTU et au regroupement des autorités organisatrices ;
- les transports de voyageurs ou d'enfants, debout à l'intérieur et à l'extérieur des PTU dans la recherche d'une sécurité maximale pour les usagers.

Aussi, nous vous demandons de bien vouloir constituer un groupe de travail qui élaborera un projet d'arrêté modifié et mènera une concertation y afférente avec tous les acteurs concernés, en liaison avec les services du ministère des transports de l'équipement du tourisme et de la mer.

Nous souhaitons recueillir l'avis de votre Conseil avant le 30 juin 2006.

signé

Patrice RAULIN

Rémy HEITZ

Directeur général
de la Mer et des Transports

Directeur de la circulation et de la sécurité
routières

ANNEXE II : COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

(dont présents à la réunion du 8 novembre 2006)

au cours de laquelle le rapport et le projet d'avis du CNT ont été adoptés (*) soit 1 voix/organisme

Président : M. Yves BONDUELLE Inspecteur général de l'Équipement

Rapporteur : Mme Christine MURRET-LABARTHE chargée de mission CNT

Ont participé aux réunions :

ADMINISTRATIONS

M.	Pascal	DEVIGNE (*)	DSCR/V2
Mme	Nathalie	ALEXANIAN	DSCR/IC3
M.	Daniel	CROCHEMORE(*)	DGMT/DTFC/SOE3 chef de bureau
M.	Gerard	LEBEL(*)	DGMT DTFC/SOE3
M.	Jacques	LESNE	DGMT/DTFC/SFC1 chef de bureau
Mme	Annette	GOGNEAU	DGMT/DTFC/SFC1
M.	Francis	BRETONNIERE	DGMT/DTMRF/TS 2
M.	Jean-Pierre	CATTAN	Tourisme
C.E.	Patrick	HENRY	DGGN Défense
C.E.	Richard	HENRION	DGGN Défense
Ad.C	Patrick	JULIETTI(*)	DGGN Défense
C.D.	Hugues	CODACCIONI	DCSP Intérieur
C.	Didier	ERARD	DCSP Intérieur
Lt	Alain	DUCHATEL(*)	DCSP Intérieur
M.	Louis	BONELLI	DGCCRF Economie et Finances

TRANSPORTEURS

M.	Daniel	PARSY	FNTV président de la Com sécurité
M.	Serge	NOSSOVITCH(*)	FNTV secrétaire général
Mme	Morgane	CHUSSEAU(*)	FNTV
M.	Ronan	GOALEN(*)	FNTV
M.	Laurent	PASQUALINI(*)	UNOSTRA
M.	Jean-Louis	LARRONDE	AFTRI Président délégué voyageurs
Mme	Chantal	LEZINEAU(*)	AFTRI déléguée générale adjointe
Mme	Isabelle	SERVONNET	SNET
M.	Bruno	GAZEAU	UTP délégué général
Mme	Anne	MEYER(*)	UTP
Mme	Valérie	BEAUDOUIN(*)	UTP
Mme	Karine	MAUBERT(*)	UTP
M.	Michel	OUSTRIC(*)	RATP chargé de mission MR bus
M.	Didier	LECLERCQ(*)	RATP
M.	Hervé	LEFEBVRE(*)	RATP
M.	Gilbert	SEVESTRE	RATP
M.	Jean-Jacques	SENEZE	RATP

SYNDICATS DE SALARIES

M.	Olivier	MONIER(*)	FGTE-CFDT
M.	Maxime	DUMONT	FGTE-CFDT
Mme	Jacqueline	PERON	CFTC
M.		RIEBEL(*)	CFTC

M.	Jean-Marc	LAMBERT	CGT
M.	Christophe	MERCIER	CGT
M.	Miguel	BIONDA	CGT
M.	Raymond	PIGEON	FNCR

AUTORITES ORGANISATRICES

M.	Christian	RIQUELME(*)	ADF Adjoint au Directeur général
M.	Sylvain	PENNA(*)	ADF CG 28
Mme	Catherine	DELAVAUD(*)	GART
M.	Reginald	BABIN	GART
Mme	Anne-Marie	FREDERIC	GART
Mme	Delphine	RACINE(*)	GART
M.	Michel	GUYOT(*)	STIF chargé de mission MR
Mme	Sabine	AVRIL	STIF
Mme	Pascale	GROS-DUBOIS(*)	STIF
M.	Francis	BERRY	STIF - DDE 77 -
M.	Pierre-Olivier	CAREL	OPTILE sûreté et politique de la Ville

ASSOCIATIONS

M.	Pierre	GUSTIN	Prévention routière - délégué général
M.	Christophe	RAMOND(*)	Prévention routière
M.	Jean-Louis	FLAHAUT(*)	ANATEEP - Secrétaire général
M.	Eric	BRETON(*)	ANATEEP
M.	Christophe	TREBOSC(*)	ANATEEP
M.	Daniel	COURIVAUT	FNAUT
Mme	Hélène	MARCHAL	UNAF
M.	Paul	KLEFFERT	CLCV - ADV

CONSTRUCTEURS

M.	Jean-Guy	LEROY	CARCOSERCO
M.	Romain	JOLIVET(*)	CARCOSERCO
M.	Raymond	HANDKE(*)	CARCOSERCO Durisotti
M.	Grégory	FERREIRA	CCFA Evobus
M.	Christophe	DELEVILLE	CCFA PSA Citroën
M.	Denis	VAGNIEUX(*)	CCFA Renault
M.	Claude	BRION	CCFA Renault
M.	Alan	DAVIS(*)	CSIAM Irisbus
M.	Michel	REVIRAND	CSIAM Irisbus
M.	Xavier	BARILAHY(*)	Gruau
M.	J. P.	ROBINET	Vehixel
M.	Jacques	BERTHOD	Vehixel
M.	Jean-Paul	THOMAS	LAMY transport
Mme	Catherine	CHARTRAIN(*)	CNT - COLIAC
Mme	Christiane	IZEL	CNT - COLIAC

Ont fourni une contribution écrite :

M.	Philippe	MARCASSUS	Ministère de l'Intérieur
M.	Jacques	PELISSARD	Président de l'AMF
M.	Pascal	BLUM	Chef du bureau CVLMin. Jeunesse & Sports

ANNEXE III : LETTRE DU MINISTRE DE L'INTERIEUR ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU 6 NOVEMBRE 2006



MINISTÈRE DE L'INTERIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

DIRECTION DES LIBERTES PUBLIQUES
ET DES AFFAIRES JURIDIQUES

SOUS-DIRECTION DE LA CIRCULATION
ET DE LA SECURITE ROUTIERES

BUREAU DE LA SURVEILLANCE DU RESEAU ROUTIER
Affaire suivie par : Philippe MARCASSUS
☎ : 01 40 07 24 52
☎ : 01 40 07 60 54

PARIS, le - 6 NOV. 2006

001351

LE MINISTRE D'ETAT, MINISTRE DE L'INTERIEUR
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

A

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS,
DE L'EQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER
Conseil général des ponts et chaussées
Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
A l'attention de M. BONDUELLE

OBJET : Refonte de l'article 75 de l'arrêté du 2 juillet 1982 *relatif aux transports en commun de personnes*

REF : Votre courriel du 30 octobre 2006

Par courriel ci-dessus référencé, vous avez bien voulu m'informer, pour avis, de la modification, discutée au sein du Conseil National des Transports, de l'article 75 de l'arrêté du 2 juillet 1982 *relatif aux transports en commun de personnes*. Il s'agirait de supprimer le pouvoir actuellement attribué aux préfets pour accorder des dérogations au principe du transport assis des enfants dans les autocars, sur demande de l'organisateur et, lorsqu'il s'agit de services réguliers publics, après avis de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains ou du département concerné.

Interrogées par mon service, la direction générale des collectivités locales et la direction de la modernisation de l'administration territoriale se sont montrées favorables à une telle évolution, dans la mesure où l'intervention du préfet dans cette procédure ne semble pas apporter de plus-value et où la compétence d'autoriser des dérogations au transport assis des enfants pourrait utilement être confiée aux autorités organisatrices de transports urbains et aux départements pour les services de transports relevant de leurs compétences respectives.

L'adjoite au sous-directeur de la circulation
et de la sécurité routières
Chef du bureau des usagers de la route
et de la réglementation des véhicules

A. Lebrun
Anne LEBRUN

ADRESSE POSTALE : PLACE BEAUVAU 75800 PARIS CEDEX 08 - STANDARD 01 49 27 49 27 - 01 40 07 60 60
ADRESSE INTERNET : www.interieur.gouv.fr



Paris, le 14 novembre 2006

Monsieur Yves BONDUELLE
Inspecteur Général de l'Équipement
Conseil National des Transports
34, avenue Marceau
75008 PARIS

Objet : Refonte de l'arrêté du 2 juillet 1982 » ; rédaction des articles 2, 71 et 75.

Monsieur,

L'UTP et la FNTV approuvent de façon générale les améliorations préconisées par le groupe de travail du CNT dans le cadre de la refonte de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes. Elles confirment toutefois leur opposition à la rédaction du paquet composé des articles 2, 71 et 75.

Les entreprises adhérentes de la FNTV et de l'UTP, à la fois en qualité d'opérateurs de transport public et/ou d'organismes de transport privés et occasionnels, sont soucieuses de la sécurité des passagers qu'elles transportent, et donc à ce titre, très attentives à cette question.

La proposition du groupe de travail du CNT prévoit que :

- Pour les services publics : les autobus circuleraient sur l'ensemble du PTU et en dehors de ce dernier, en prolongement des services publics, sur une très courte distance (de l'ordre de 5 km). En l'absence de PTU, les autobus circuleraient en agglomération (sens du Code de la route) et en dehors de l'agglomération sur une très courte distance.
- Pour les services occasionnels et privés : les autobus circuleraient en agglomération.

Il existerait alors deux sortes de périmètres de circulation des autobus, selon le type de service effectué : service public ou services occasionnels et privés. Ces nouvelles dispositions devraient être source de complexité et devraient constituer un obstacle à un contrôle simple et efficace des services de l'Etat, préjudiciable à la sécurité, et ce, alors même que l'amélioration du contrôle était l'un des principaux objectifs de la refonte de cet arrêté.

.../...

Paradoxalement, en l'absence de PTU, la zone de circulation des autobus pour les services publics s'apparenterait au reste du territoire national, compte tenu de la définition très extensive de l'agglomération par le Code de la route : « espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde » et du mitage du territoire français.

L'UTP et la FNTV demandent donc le retour à la référence unique du PTU, défini par la LOTI comme périmètre de circulation des autobus quels que soient les services concernés.

Elles demandent en outre le maintien de l'intervention du Préfet, représentant de l'Etat et garant de la sécurité routière, concernant plus particulièrement les lignes sortantes des PTU organisées par les autorités organisatrices de transport urbain et pour lesquelles une délégation de compétence du département est d'ailleurs nécessaire.

Cette autorité déconcentrée, de par sa connaissance du terrain et ses prérogatives en matière de sécurité routière, nous paraît en effet l'autorité la mieux à même d'assurer avec pragmatisme la coordination entre les différentes autorités organisatrices de transport, indépendantes les unes par rapport aux autres.

Concernant enfin la vitesse maximale des véhicules de transport en commun transportant des passagers debout, la FNTV et l'UTP accueillent favorablement l'introduction, par le groupe de travail, d'un principe de limitation de vitesse maximale pour les autobus et les autocars transportant des personnes debout.

Elles souhaitent être associées aux études qui doivent évaluer les conséquences en cas d'accident.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Serge NOSSOVITCH

Secrétaire Général
FNTV

Bruno GAZEAU

Délégué Général
UTP



Association Française du Transport Routier International

Paris, le 14 novembre 2006

Monsieur BONDUELLE
Inspecteur Général de l'Équipement
Conseil national des Transports
34 avenue Marceau
75008 PARIS

Objet : Refonte de l'arrêté du 2 juillet 1982
Projet du rapport CNT

Monsieur l'Inspecteur Général,

Nous avons pris connaissance avec beaucoup d'attention de votre projet de rapport concernant la refonte de l'arrêté du 2 juillet 1982.

Nous tenons à saluer le travail que vous avez accompli et nous avons apprécié votre parfaite connaissance du dossier et du secteur en général.

Les propositions formulées vont dans le sens recherché par les professionnels puisqu'elles visent à améliorer la sécurité des prestations et par là même, l'image de marque de l'autobus et de l'autocar.

Nous maintenons cependant nos réserves sur les articles que nous avons mentionnées en séance de travail.

Nous restons à votre disposition et vous prions de croire, Monsieur l'Inspecteur Général, à l'assurance de notre parfaite considération.

Jacques-Henri GARBAN
Délégué général

48, rue de la Bienfaisance - 75008 PARIS - Téléphone : (33.1) 53 53 02 40 - Fax : (33.1) 53 76 13 03
Site Internet : www.aftri.com - E-mail : aftri@aftri.com



KLEFFERT Paul
29 Rue de Marseille
54350 Mont-Saint-Martin
☎03.82.24.92.53

Madame Christine MURRET-LABARTHE
Conseil National des Transports
34, avenue Marceau
75008 PARIS

Mt-St-Martin, le 14 novembre 2006

Objet : avis de la CLCV sur l'arrêté du 2 juillet 1982

Madame,

J'ai bien reçu et lu les dernières propositions annexées dans le pré-rapport du CNT.

Je souhaite néanmoins nuancer très fortement les conclusions du CNT sur l'idée que l'ADV/CLCV serait défavorable à l'ensemble du document, ce qui m'apparaît être excessif.

A cet effet, je voudrais qu'il soit retenu par le CNT que nous avons mesuré les progrès accomplis sur le toilettage de cet arrêté, à l'issue des réunions successives. Et, vous voudrez bien remarquer que notre désaccord porte essentiellement sur les articles 2, 71 et 75, bien que nous notions une évolution notable sur les distances et le cadrage des parcours.

Après consultation de la Confédération CLCV l'avis de l'ADV/CLCV est favorable à la nouvelle mouture, exceptés les articles 2, 71 et 75.

Afin de ne pas vous laisser sur une appréciation différenciée pouvant être mal comprise, nous considérons que le déroulement et la gestion des réunions a été très corrects et de qualité, même si des points de désaccords subsistent sur nos demandes.

Nous estimons que le CNT a très objectivement engagé une réflexion ouverte et démocratique, en accordant une écoute aux propositions faites par les uns et les autres.

En l'attente, veuillez agréer, madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Président de l'ADV

Paul KLEFFERT

Avis de l'ADV/CLCV

Article 2 – titre 1^{er}

Nous déplorons toujours que les cars de neuf personnes ne figurent pas dans le projet de modification envisagé.

L'extension du transport de passagers debout en agglomération complétée hors agglomération d'une distance maximum ramenée à 5 km est un progrès, mais, rien n'indique que les périmètres d'exploitation ne seront pas amenés à être modifiés, au travers d'accords entre agglomérations, malgré le garde-fou des 5 km.

Reste que le périmètre d'une agglomération peut varier de quelques kilomètres à des distances infiniment plus grandes, ce qui font partie de nos interrogations quant au transport debout.

Article 71 – transport debout

De la mise en débat de ce sujet à la Confédération CLCV à Paris, il en ressort que nos instances ont émis un avis défavorable sur l'autorisation du transport debout, même limité à 70 km/h sur voies aménagées.

Si l'on tient néanmoins à étendre les distances de transport, le transport debout ne peut être retenu pour des raisons évidentes de sécurité des passagers transportés, sauf à leur proposer un transport assis avec sièges équipés de ceintures trois points.

Article 75 – transport d'enfants debout

Là encore, la CLCV maintient l'avis défavorable mentionné ci-dessus, tout en notant les progrès indéniables réalisés sur le transport debout. Elle reste néanmoins réservée sur l'usage du terme « principe » qui figure dans la définition, ce qui peut s'apparenter à une règle théorique pouvant être transgressée.

Dès lors, les propositions de l'ADV/CLCV reprises aux art 2 et 71 s'appliquent donc de façon identique à l'art 75.

- 1 les enfants doivent être transportés assis, à un par siège.
- 2 les enfants doivent être équipés de ceintures de sécurité trois points en adaptant le montant des dossiers pour permettre un ancrage différencié et utilisable pour adulte et ou enfant.
- 3 que tout transport debout, même limité à 70 km/h est à bannir, car il conduit dans tous les cas à développer et conforter l'idée du transport debout, en augmentant considérablement les risques d'accidents de cette jeune population.

.....

Appréciant néanmoins les évolutions réalisées au cours de ces réunions de travail, la Confédération CLCV donne un avis favorable à une partie de ce dossier, mais maintient l'avis défavorable sur les trois points indiqués ci-dessus.