

Arrêté du 2 juillet 1982 modifié (extraits)

[...]

Deuxième partie : Spécifications particulières**1° Transport de passagers debout.****Article 71***Modifié par Arrêté du 18 mai 2009 - art. 1*

La circulation des autobus en exploitation et des autocars de classe II 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 de transport public, ils sont également autorisés à circuler à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains et dans la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France.

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 distance de cinq kilomètres maximum.

Toutefois, cette distance peut être portée à sept kilomètres maximum sous réserve que l'autorité organisatrice de transport désigne les services concernés, précise les motifs qui conduisent à déroger aux dispositions de l'alinéa précédent et les notifie à l'exploitant. Une copie de cette notification est tenue par l'exploitant à disposition des agents chargés du contrôle.

En dehors des agglomérations, sans préjudice des pouvoirs de police de la circulation dévolus à l'autorité en charge des voiries concernées, l'autorité organisatrice définit les voies empruntées.

En cas d'urgence le justifiant, le représentant de l'Etat dans le département peut exceptionnellement autoriser de façon limitée tout service, en ayant recours aux véhicules ci-dessus.

En aucun cas la vitesse maximale des véhicules visés au présent article ne peut excéder la vitesse maximale autorisée à l'article R. 413-10-III du code de la route.

Dans les diverses circonstances mentionnées au présent article, l'usage du siège de convoyeur prévu à l'article 46 est interdit ; ce siège est alors condamné ou enlevé.

[...]

4° Transport en commun d'enfants.**Article 75 - Transport d'enfants debout.***Modifié par Arrêté du 18 mai 2009 - art. 1*

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

Toutefois, à l'initiative de l'autorité organisatrice de transports concernée, les véhicules affectés à des transports scolaires au sens de l'article R. 213-3 ou R. 213-20 du code de l'éducation peuvent exceptionnellement transporter des enfants debout aux conditions définies à l'article 71.

Le nombre d'enfants transportables est alors calculé selon les prescriptions de l'article 50 du présent arrêté et ne peut excéder celui qui résulte de l'application de l'article 6 et de l'article 35 d en substituant la valeur de 150 centimètres à celle de 190 centimètres citée au premier alinéa de cet article 35 d. L'usage du siège de convoyeur prévu à l'article 46 du présent arrêté est interdit.

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

[...]

Transport debout et sécurité des transports scolaires

J.O. SÉNAT DU 30/06/2010

QUESTION ORALE SANS DÉBAT N° 0929S DE M. JEAN-CLAUDE FRÉCON (LOIRE - SOC) PUBLIÉE DANS LE JO SÉNAT DU 20/05/2010 - PAGE 1258

M. Jean-Claude Frécon attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'application de l'article 75 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif au transport en commun de personnes. Celui-ci prévoit que «pour les transports en commun d'enfants [...], les enfants sont transportés assis. Toutefois, à l'initiative de l'autorité organisatrice de transports concernée, les véhicules affectés à des transports scolaires au sens de l'article R. 213-3 ou R. 213- 20 du code de l'éducation peuvent exceptionnellement transporter des enfants debout aux conditions définies à l'article 71 ». Certaines autorités organisatrices de transport, notamment urbaines, ont une interprétation assez extensive de «l'exceptionnel» et autorisent la circulation régulière d'autobus transportant des élèves debout sur des services à titre principal scolaire (SATPS). Même si cette pratique est circonscrite à quelques services, la sécurité des élèves transportés se pose avec une évidente acuité.

Il lui demande donc de bien vouloir lui confirmer l'analyse formulée par le Conseil national des transports (CNT) dans le récent guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires qu'il a mis en ligne sur son site Internet (www.cnt.fr), à savoir que le caractère «exceptionnel» du transport debout envisagé ne vaut que «pour des situations ponctuelles à caractère temporaire afin de faire face à des situations non prévisibles», par exemple la substitution d'un autobus à un autocar en panne ou accidenté.

RÉPONSE DU SÉCRÉTARIAT D'ÉTAT AUPRÈS DU MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT ; PUBLIÉE DANS LE JO SÉNAT DU 30/06/2010

M. Jean-Claude Frécon. Madame le secrétaire d'État, ma question concerne la sécurité des transports scolaires, en particulier lors du transport d'enfants debout.

L'arrêté du 2 juillet 1982 a institué le principe selon lequel les enfants doivent être transportés assis ; mais son article 71 prévoit un certain nombre d'exceptions en vertu desquelles le transport peut exceptionnellement avoir lieu debout. Après examen, il s'avère que, dans la plupart des cas, ces exceptions se comprennent fort bien. Je pense en particulier à la période de la rentrée scolaire : l'effectif des enfants à transporter peut varier tant que toutes les inscriptions ne sont pas achevées. Pendant une période exceptionnelle de courte durée -quelques jours-, l'autocar prévu peut ne pas être suffisamment grand, cette situation devant naturellement être régularisée dans les semaines suivantes.

Toutefois, il arrive que de telles situations se reproduisent en cours d'année. Nous avons aussi constaté d'autres phénomènes dont le caractère exceptionnel ne nous paraît absolument pas évident. Il s'agit, par exemple, de certains circuits pour lesquels, en raison de la conjoncture locale, un afflux exceptionnel d'enfants est constaté un même jour chaque semaine. Des enfants sont alors, ce jour-là, transportés debout. Nous estimons que le caractère exceptionnel n'est, en l'espèce, pas avéré, puisqu'il est prévisible.

Par ailleurs, nous avons également observé que, dans les zones urbaines, il était fait plus souvent usage d'autobus, lesquels ont un nombre de places debout beaucoup plus important que les autocars. Ces autobus circulent régulièrement, alors que cela ne devrait être qu'exceptionnel.

Pour toutes ces raisons, nous souhaitons que le secrétaire d'État aux transports, M. Bussereau, mette en place un système s'inspirant de l'analyse formulée par le Conseil national des transports dans un récent guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires : le transport debout «ne vaut que pour des situations ponctuelles à caractère temporaire pour faire face à des situations non prévisibles». Cette formule nous convient parfaitement. Madame la secrétaire d'État, est-il envisageable que des instructions soient prises en ce sens ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Valérie Létard, secrétaire d'État en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat. Monsieur le sénateur, les autorités organisatrices de transport ont la responsabilité de déterminer le niveau optimal des capacités de transport, en fixant notamment la fréquence de passage et les caractéristiques des véhicules qui seront mis à disposition pour assurer le service de transport scolaire.

L'article 60 de l'arrêté du 2 juillet 1982 précise, dans un souci de recherche de sécurité maximale pour les passagers, que tout organisateur de transport doit s'assurer que le type de véhicules utilisé est adapté au service effectué. Le principe posé par la réglementation est que les enfants doivent voyager assis. Comme vous l'avez rappelé, c'est de façon tout à fait exceptionnelle et uniquement dans le cadre d'un service public de transport scolaire assurant à titre principal la desserte des établissements d'enseignement que le transport d'enfants debout peut être toléré. Dans ce cas, le trajet est strictement limité aux lignes circulant en agglomération, dans le périmètre de transports urbains ou la zone de compétence du syndicat des transports d'Île-de-France, et ne doit pas excéder sept kilomètres au maximum en prolongement de ces lignes.

Il appartient donc aux autorités organisatrices, comme le rappelle le guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires, actualisé en mars 2010, de déterminer les situations exceptionnelles dans lesquelles pourra être admise une certaine souplesse dans le dispositif de desserte des établissements scolaires. Les familles doivent pouvoir être certaines que chaque enfant sera assuré de bénéficier du service de transport scolaire, quitte à voyager exceptionnellement debout sur une courte distance, plutôt que de devoir recourir à un mode de transport plus contraignant, voire « accidentogène » comme le deux-roues.

En conclusion, mon collègue Dominique Bussereau tient à vous rappeler que les moyens nécessaires et adaptés doivent être mis en œuvre par les autorités organisatrices afin de permettre que le transport scolaire soit effectué dans les meilleures conditions de sécurité pour les enfants. Le trajet de transport scolaire avec des élèves voyageant debout n'est admis que pour des situations ponctuelles à caractère temporaire, et ce afin de faire face à des situations non prévisibles. Cette tolérance exceptionnelle ne peut en aucune façon devenir une règle.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Frécon.

M. Jean-Claude Frécon. Je remercie sincèrement et chaleureusement Mme Létard de cette réponse, qui reprend les termes importants figurant dans le nouveau guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires, à savoir que «cette possibilité exceptionnelle ne vaut que pour des situations ponctuelles à caractère temporaire pour faire face à des situations non prévisibles». À partir du moment où les mots «ponctuelles», «temporaire» et «situations non prévisibles» serviront de fondement aux contrats passés par les autorités organisatrices de transport, cela ira dans le sens de la sécurité des enfants et rassurera les familles.