



## Assemblée générale de l'AIST

BILAN

Depuis notre dernière assemblée générale à Munich en octobre 2001, la situation internationale dans les transports de personnes a connu des moments forts, qui ont été suivis de près par notre Association :

Tout d'abord, mentionnons les conséquences du 11 septembre 2001 sur la mobilité des groupes de voyageurs qui vont bien au-delà du niveau international. Heureusement, les transports réguliers, donc scolaires, n'ont pas été touchés par ces événements. Mais, il n'en demeure pas moins que le transport collectif d'enfants reste une cible particulièrement vulnérable. Il suffit de constater le nombre très important d'autocars visés par des attentats suicides en Cisjordanie, dans la Bande de Gaza, ou au Pakistan.

Cette année 2002 a également vu la problématique environnementale prendre une importance considérable, notamment avec les débats entourant le Protocole de Kyoto. Cette évolution coïncide avec les demandes répétées de l'AIST pour favoriser le développement du transport collec-

tif, mode particulièrement sûr au regard d'autres types de transport, mais également moins polluant dans le cadre de la congestion généralisée que nous connaissons dans les grands centres urbains de nos pays.

En ce qui a trait à la mondialisation des marchés, le secteur des transports n'a pas été le moins concerné, avec pour résultat que les constructeurs d'autobus et d'autocars se restructurent pour devenir toujours plus grands. Mais cette dynamique concerne de plus en plus les transporteurs qui sont la proie des groupes de transport, notamment en Europe. Des mouvements de fusion sont également en voie de progression en Amérique.

Puis, enfin la question de la sécurité routière est devenue un thème majeur partout dans le monde industrialisé. De l'Australie aux États-Unis, en passant par le Canada ou les pays européens, l'atteinte aux personnes et le nombre de décès, apparaissent de moins en moins acceptables. Voilà pour le contexte qui a prévalu en 2001-2002.

MM. Louis Éloy, Trésorier général ; Jean-Louis Flahaut, Secrétaire général ; Serge Lefebvre, Président ; Luc Lafrance, Directeur général.



## Mot du président



Notre assemblée générale du 1<sup>er</sup> octobre dernier aura permis de vous rendre compte des actions menées au cours du dernier exercice terminé le 31 mai, en plus de présenter nos projets d'avenir. Elle aura aussi permis de réunir un grand nombre de membres de l'AIST, qu'ils viennent d'Europe ou d'Amérique et ce, dans le cadre d'un voyage d'étude en Belgique.

Cette assemblée fut l'occasion de rendre un hommage ultime à notre 2<sup>e</sup> vice-président international et président de l'AIST-Europe, José Wergifosse, décédé en cours de mandat le 17 novembre 2001. Il avait largement contribué à la fondation de notre organisation alors qu'il représentait la FBAA, sans compter qu'il était titulaire de nombreuses distinctions honorifiques reçues en Belgique. En sa mémoire, l'assemblée a respecté une minute de silence et les membres ont pu témoigner de sa contribution exceptionnelle à la promotion de la sécurité des jeunes.

Notre assemblée générale a par ailleurs accueilli le nouveau représentant de la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars (FBAA), Michel Dislaire, dans les fonctions autrefois assumées par M. Wergifosse. Nul doute que ses qualités d'organisateur et de gestionnaire seront mises à profit dans notre Association.

Concernant le bilan de la dernière année, vous serez à même de constater, dans les pages qui suivent, que nous continuons à multiplier les efforts afin de maintenir active notre organisation, tant du côté Amérique que du côté européen. De façon générale, je peux vous dire que nous maintenons toujours l'objectif fixé, c'est-à-dire consolider nos opérations pour assurer la continuité de l'AIST.

Au fil des ans, nous réalisons que l'intérêt pour la sécurité des jeunes que nous transportons n'a plus de frontière. En matière de formation et de sensibilisation, les échanges entre les membres de l'AIST des deux continents ont permis d'exporter ou d'importer, le cas échéant, des initiatives permettant d'atteindre nos objectifs. Il nous suffit de penser

aux campagnes de sécurité lancées de part et d'autres des continents ou encore à l'idée qui a germé lors de l'Assemblée générale 2001 et qui prendra son envol définitif le 3<sup>e</sup> mardi d'octobre 2003 avec le lancement de la Journée internationale de la sécurité dans le transport des jeunes.

Au niveau de la formation des conducteurs, différents programmes sont maintenant mis de l'avant tant en Amérique qu'en Europe, notamment le programme européen Leonardo da Vinci et ceux québécois destinés aux conducteurs d'autobus d'écoliers, de taxis adaptés et, à compter de 2003, de berlines scolaires.

Le nombre de passagers par véhicule constitue quant à lui un dossier primordial dans les discussions de l'AIST. Dans certains États, le principe de base d'une place pour chacun fait déjà consensus. Dans d'autres, la réflexion s'amorce à peine. Il s'agit d'un dossier qui, sans l'ombre d'un doute, demandera beaucoup de travail, mais nous sommes convaincus qu'il fera son chemin...!

Bref, chacun à notre façon, nous travaillons à l'avancement des dossiers qui préoccupent l'ensemble des membres de l'AIST. À nous de mettre en commun les résultats de nos démarches dites « locales ». Ainsi, nous pourrions davantage nous concerter et poser les gestes communs permettant d'atteindre nos objectifs.

L'AIST a franchi d'importantes étapes au cours des années et ce, à plusieurs niveaux. Il faut maintenant continuer à développer notre partenariat et faire preuve d'ouverture afin de rallier d'autres intervenants à la cause que nous menons : la sécurité des jeunes que nous transportons.

Une association n'est forte que par l'appui et l'implication de chacun de ses membres. Il est donc essentiel de partager ses acquis et de demeurer ouvert à toute proposition qui pourrait faire progresser l'action de notre Association.

SERGE LEFEBVRE

## Les actions

Au niveau de l'AIST-Amérique, les actions ont coïncidé à plusieurs occasions avec celles menées par l'Association du transport écolier du Québec, notamment lors de la 2<sup>e</sup> Conférence canadienne sur le transport scolaire tenue à Vancouver en Colombie-Britannique en avril 2002. L'AIST-Amérique a également participé à des rencontres et des échanges avec l'Ontario School Bus Association, le ministère de l'Éducation du Nouveau-Brunswick – section transport scolaire, la National Association for Pupil Transportation (États-Unis), la National Highway Traffic Safety Administration (United States

Department of Transportation).

L'AIST-Europe a pour sa part poursuivi son lobbying sur des sujets essentiels concernant la sécurité des transports de jeunes : projet d'extension de l'abolition du «3 pour 2» ou «3 enfants par banquette» à la région wallonne, suppression pure et simple du «3 pour 2» en Espagne ainsi qu'une limitation de l'âge des autocars scolaires à 16 ans. Le débat sur le nombre d'enfants par banquette est également de pleine actualité au Québec suite à un récent jugement. Lobbying également auprès des parlementaires européens pour faire fléchir la position ultra-libérale de la Commission européenne



qui veut imposer une concurrence plus forte dans le secteur. Nous craignons un risque de marchés «au moins disant», à la solution la plus basse !

La parution de la Directive Bus et Cars a mobilisé et mobilise chaque membre fondateur de l'AIST-Europe, pour suivre la transposition en droit national de cette directive. Ce texte est extrêmement important pour les normes d'accessibilité, et donc pour toutes les personnes à mobilité réduite.

La promotion de Secobus (programme *Leonardo da Vinci*), une formation spécifique aux conducteurs scolaires laquelle a été validée par la Commission européenne en cours d'année, a aussi généré beaucoup de travail pour l'AIST-Europe.

L'AIST a été auditionnée, en tant qu'OING, par la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) le 11 mars 2002 à Paris. Puis, à la demande de cette dernière, l'AIST est intervenue en mars 2002 lors d'un colloque international à Prague, en République tchèque, sur la promotion de la sécurité routière.

## Vie interne

Au niveau administratif, notons que le passage à l'euro pour l'AIST-Europe a été une réussite et que l'AIST a poursuivi son travail visant à réduire son déficit, tout en faisant face à la baisse des adhésions. Sur ce dernier point, l'hémorragie semble maintenant arrêtée. Pour l'année financière 2002-2003, nous pouvons même anticiper une

légère augmentation des adhésions.

Le rendez-vous d'octobre 2001 à Munich a été aussi une belle réussite. Les exposés sur l'organisation et les actions de sécurité menées en Allemagne furent particulièrement appréciées. Les échanges ont été formateurs.

Bien que les publications de l'AIST n'aient pas été diffusées à la fréquence souhaitée, il n'en reste pas moins que le Bulletin AIST-Europe et la revue Sécurité / Safety constituent un vecteur d'information essentiel à la promotion des actions de l'Association. Enfin, le site [Aist-europe.org](http://Aist-europe.org) et celui de l'ATEQ section AIST sont régulièrement visités, preuve que l'outil Internet n'est pas à dédaigner.

L'AIST présente un bilan d'activité riche. Au travers de ses membres, elle s'est efforcée de promouvoir la sécurité et la qualité des transports de jeunes. Nos échanges nous permettent de progresser ensemble sur les deux continents. La structure internationale nous offre une possibilité d'expression que nous n'aurions pas individuellement. Ceci est un point très important dans notre démarche. Bien sûr, notre souhait le plus vif est de réussir à agréger autour de nous des membres de plus en plus nombreux. À nous de produire les efforts nécessaires pour déjà nous développer à l'interne, ce qui est une première étape, sans négliger pour autant la recherche de nouvelles entités nationales qui permettra à l'AIST de prendre toute sa dimension internationale. ✨

## PERSPECTIVES

### Lancement de la "Journée internationale de la sécurité du transport des jeunes"

Réunie en assemblée générale à Bruxelles le 1<sup>er</sup> octobre dernier, l'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes a décidé qu'à compter de 2003, chaque 3<sup>e</sup> mardi du mois d'octobre sera consacré Journée internationale de la sécurité du transport des jeunes. Cette décision a été rendue publique par voie de communiqué de presse le 15 novembre sur le territoire des cinq membres fondateurs de l'AIST.

Des projets au Canada, en Espagne, en Belgique et en France sont d'ores et déjà envisagés. Dès maintenant l'AIST encourage toutes les structures, organismes ou associations, oeuvrant dans ce domaine, à retenir cette journée sur leurs agendas. Chaque entité choisira les modalités d'organisation et de fonctionnement qui lui sembleront les mieux adaptées.

Nous avons une année pour réussir le lancement de cette première édition. Bons préparatifs !

### Autres projets d'avenir

L'AIST tendra à prendre d'autres actions lui permettant d'atteindre les objectifs fixés dans les «12 demandes de l'AIST». Nous avons nos orientations, à nous de saisir les opportunités pour les faire vivre.

Dès cet automne, l'AIST-Europe a profité de l'organisation du salon mondial de l'autocar à Courtrai pour passer ses messages de sécurité.

En Amérique, la tenue de la Conférence canadienne sur le transport scolaire qui se déroulera à Québec au printemps 2004 sera, de toute évidence, un événement majeur.

L'année 2003 ayant été désignée Année européenne du handicap, l'AIST saisira cette occasion pour accentuer ses échanges sur le problème du transport des jeunes handicapés. Nous sommes tous concernés par cette problématique dans nos pays respectifs et les expériences acquises par chacun doivent permettre à tous de progresser.

Dans le domaine de l'accompagnement des élèves, un projet de constitution d'un programme de formation a été déposé auprès de la Commission européenne par la FETE-UGT, la FBAA et l'ANATEEP. L'AIST est en attente d'un accord.

### Virage virtuel

L'AIST propose un virage virtuel pour certaines communications avec ses membres et ses partenaires. Déjà, que les membres du Comité de direction utilisent largement Internet dans leurs échanges, cette méthode sera élargie à l'ensemble des membres en Amérique pour l'envoi de communiqués, de convocations ou d'invitations. En outre, la revue Sécurité / Safety publiée en Amérique sera aussi transmise par courrier électronique aux membres européens. Ce virage se veut économique, rapide et facile d'accès. Pour les quelques membres sans accès internet, l'information continuera d'être acheminée par la poste.

## AIST : COTISATIONS 2002-2003

(du 1<sup>er</sup> juin 2002 au 31 mai 2003)

Membre national : 245 euros .

Membre actif/personne physique : 66 euros .

Membre actif/personne morale - envergure locale ou régionale : 66 euros.

Membre actif/personne morale - envergure nationale

ou internationale : 133 euros.

Membre associé : 164 euros.



ASSOCIATION INTERNATIONALE  
POUR LA SÉCURITÉ  
DU TRANSPORT DES JEUNES

### Membres fondateurs

Association Nationale  
pour les Transports Educatifs  
de l'Enseignement Public  
ANATEEP / FRANCE

Association du Transport Écolier  
du Québec  
ATEQ / CANADA

Fédération Belge des Exploitants  
d'Autobus et d'Autocars  
FBAA / BELGIQUE

Federación de Trabajores  
de Enseñanza de la U.G.T.  
Fete-UGT / ESPAGNE

AAA Foundation for Traffic Safety  
ETATS-UNIS

### AIST Europe

8, rue Edouard Lockroy  
75011 Paris

Tél. 01. 43.57.42.86

Fax : 01. 43.57.03.94

[www.aist-europe.org](http://www.aist-europe.org)

### AIST Amérique

5300, boul. des Galeries  
bureau 300 - Québec (Québec)

G2K 2A2 Canada

Tél. (418) 622.6726

Fax : (418) 622.6595

Le Bulletin de l'AIST est l'édition européenne en langue française de "Sécurité/Safety/Seguridad", revue internationale de l'Association internationale pour la sécurité du transport de jeunes (AIST)

# Un voyage d'études riche de contenu

EVENEMENT

ACCIDENTS

**D**u 30 septembre au 5 octobre 2002, l'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes (AIST) organisait son voyage d'études en Belgique. Une quarantaine de participants, venant de deux côtés de l'Atlantique, ont pu confronter leurs expériences des transports scolaires. Après les traditionnelles réunions statutaires liées à la vie de l'association (comité de direction, assemblée générale), de nombreuses visites techniques étaient au programme.

## Taxis et Autocars Hendriks

En 1987, dans le nord de la Belgique, une clinique traitant de la sclérose en plaques sollicite une auto-école pour transporter les malades. Cette dernière accepte. Les Taxis Hendriks sont nés et se spécialisent dans les transports des personnes en situation de handicap, qu'elles se déplacent en fauteuil roulant ou non. Depuis 1987, cette société ne cesse de grandir. Elle essaime à Gand (1993), à Anvers (1993) et Mons (2002). L'auto-école est devenue un véritable réseau, quadrillant la Belgique, employant environ 200 salariés et dotée de 140 à 150 véhicules... du petit fourgon au grand autocar. De très nombreux centres de réadaptation fonctionnelle font appel à Hendriks pour effectuer les déplacements ambulatoires, sans compter les instituts médico-professionnels, les centres de jour ou les mutualités... La stratégie de l'entreprise est bien de viabiliser l'exploitation par un volant suffisant de contrats de groupe. Cela ne signifie cependant pas que l'entreprise ne transporte pas de per-

sonnes seules. Ces dernières représentent entre 15 et 20 % du chiffre d'affaires.

Le système est bien rodé. Suite à une demande téléphonique, le transport peut se faire dans les deux heures qui suivent si la disponibilité des véhicules le permet. Mais ce n'est pas un engagement contractuel, garanti. Les tarifs sont forfaitaires et s'échelonnent de 12,5 à 20 euros (jusqu'à huit places) dans les 19 communes de l'agglomération bruxelloise. Au-delà, la facturation se fait sur la base de 0,33 euro par kilomètre et par minute. Malgré le coût de la prestation, Hendriks n'a pas — ou très peu — de concurrence. Les taxis



privés ne sont pas adaptés. A Bruxelles, la STIB, opératrice du réseau urbain, effectue en théorie les déplacements des personnes à mobilité réduite. Concrètement, elle ne dispose que de dix minibus dont neuf opérationnels et ne peut donc couvrir la demande. Ce qui n'est pas sans poser des problèmes à Hendriks. En effet, la STIB ne facturait son transport qu'au prix d'un billet normal (1,5 euro), les



clients potentiels passent une double commande... et annulent Hendriks s'ils ont pu obtenir un véhicule de la STIB. En Flandre, les transports de personnes à mobilité réduite en zone rurale sont effectués par le transporteur public De Lijn. En ville, des subventions sont affectées à des organisateurs lo-

clients potentiels passent une double commande... et annulent Hendriks s'ils ont pu obtenir un véhicule de la STIB. En Flandre, les transports de personnes à mobilité réduite en zone rurale sont effectués par le transporteur public De Lijn. En ville, des subventions sont affectées à des organisateurs lo-

cients potentiels passent une double commande... et annulent Hendriks s'ils ont pu obtenir un véhicule de la STIB. En Flandre, les transports de personnes à mobilité réduite en zone rurale sont effectués par le transporteur public De Lijn. En ville, des subventions sont affectées à des organisateurs lo-

## Bruxelles formation

Muriel Daen, directrice de Cars et Bus Formation (cbo) et Anne Lambert, directrice de Bruxelles formation, ont accueilli les participants du voyage d'études pour leur montrer le dispositif de formation des personnels de conduite mis en place par la profession. Il s'agit de donner un métier à des chômeurs, âgés de plus de dix-huit ans. Bruxelles Formation dispense cette formation professionnelle francophone dans le transport. Elle se déroule sur onze semaines en temps plein (dont cinq de cours théoriques) et laisse une large place à la pratique (une semaine de manœuvres, cinq semaines sur la route). A la fin de ces six semaines de pratique, les nouveaux conducteurs partent trois jours dans les Vosges en France pour être confrontés à un parcours plus long, voire de nuit.



Le président de l'AIST, Serge Lefebvre, remercie le directeur de la communication de Van Hool pour sa disponibilité au cours de la visite de l'usine située à Lier-Koningshooikt.



## Série mortelle

● 7 août 2002. Trente trois personnes au moins, dont douze enfants, ont été tuées et 22 autres blessées dans un accident d'autocar au Mexique. Les freins du véhicule ont, semble-t-il, lâché. L'autocar s'est encasturé dans un pilier de pont, près de la ville de Zinapacuario (200 km au nord-ouest de la capitale).

● 18 août 2002. Trente et une personnes ont trouvé la mort lorsque le car qui les transportait sur une autoroute près de Tarsus, en Turquie, s'est retourné dans un fossé après plusieurs tonneaux. Le véhicule roulait trop vite.

● 22 septembre 2002. Seize occupants d'un autocar fribourgeois ont été blessés, dont trois gravement, lors d'un accident sur l'autoroute reliant Brescia à Milan. Le conducteur a, semble-t-il, perdu la maîtrise de son véhicule et percuté la glissière de sécurité.

● 30 octobre 2002. Un accident d'autocar s'est produit à environ 500 km de Johannesburg (Afrique du Sud), causant la mort de neuf touristes étrangers (trois canadiens, quatre britanniques et deux allemands) et en blessant dix autres. Les mauvaises conditions routières (chaussée détrempée et glissante en raison de fortes pluies) sont sans doute à l'origine de l'accident.

● 2 novembre 2002. 14 passagers d'un autocar sont morts (dont plusieurs jeunes) et 21 autres grièvement blessés en Equateur dans un accident. Leur véhicule a plongé dans un ravin de la Cordillère des Andes à Guyllagamba, près de la capitale équatorienne, Quito.

● 16 novembre 2002. Dans la nuit du samedi 16 au dimanche 17 novembre, un accident d'autocar, sur l'autoroute M25 ceinturant Londres, a causé la mort de cinq personnes et blessé une quarantaine d'autres. Pour des raisons encore inconnues, ce véhicule qui revenait d'une excursion en France, a quitté la chaussée, fait un tonneau avant de s'immobiliser dans un champ.

Cette tragique série de drames démontre que la sécurité des transports collectifs ne peut se satisfaire de statistiques d'accidents particulièrement flatteuses pour le mode routier. Effectivement, le car est très sûr. Mais l'irrespect d'un certain nombre de réglementations routières et/ou sociales, le manque de contrôle sur route, les sanctions, les comportements non sécuritaires et des infrastructures parfois défaillantes sont à l'origine de... "dérapages graves".

### Remue-ménage à l'île Maurice

Depuis Août dernier, les propriétaires de véhicules assurant le transport scolaire, rassemblés au sein de la Contract Bus Owners Association (CBOA), s'opposaient à une décision de la National Transport Authority (NTA) de rendre obligatoire, dès le 1<sup>er</sup> septembre, la présence d'un accompagnateur dans les «vans», tout en réduisant le nombre d'élèves transportés par véhicule. La CBOA estimait qu'il était impossible d'assumer financièrement le surcoût de ces deux mesures même s'il est en reconnaissance leur bien-fondé en matière de sécurité. Pour bien marquer sa bonne volonté, Samoogun Moosamy, président de la CBOA, affirmait que «les conducteurs sont disposés à accompagner les enfants dans l'enceinte de l'école». Le 28 août 2002, la CBOA a remis un memorandum au commissaire à la NTA, Raouf Nobheebaccus, afin d'exiger le gel de ces nouvelles mesures. Ce dernier a simplement indiqué que «la NTA ne faisait qu'appliquer les règlements du gouvernement».

Malgré de multiples menaces et une opposition toujours vive des transporteurs au projet, la NTA tient bon. Et pourtant le contentieux ne cesse de s'alourdir. Dernière passe d'arme en date : le 15 octobre 2002. L'Islandwide Contract School bus Owners (ICSBOA) réclame l'exemption de la taxe douanière sur les véhicules que les «taximen» ont obtenue. Comme l'a rappelé le Président de l'association, M. Chandra Shekar Khada, lors d'une conférence de presse, «nous sommes confrontés à une série de difficultés et recherchons l'intervention urgente des autorités pour les résoudre». Manque d'aires de stationnement dans les environs des écoles primaires, concurrence déloyale de certains véhicules non déclarés, décidément, les dossiers brûlants ne manquent pas à Maurice.

### Feu rouge : le Québec prend le virage ... à droite

A compter du 13 avril 2003, les conducteurs québécois pourront effectuer un virage à droite au feu rouge, à moins qu'un piéton ne traverse ou soit sur le point de s'engager sur la chaussée. C'est après plusieurs années de réflexion que le ministre des Transports, M. Serge Ménard, a tranché cette question afin d'harmoniser la pratique avec ce qui se fait presque partout ailleurs en Amérique.

Montréal fera peut-être exception à cette nouvelle règle, puisque les autorités municipales ont le pouvoir d'en décider autrement. Le dossier est encore à l'étude.

### Nouveau-Brunswick (Canada)

Une première campagne provinciale de sécurité

En octobre dernier, l'Association Foyer École (Home and School Association) lançait une première campagne provinciale de sécurité dans le transport scolaire au Nouveau-Brunswick. Il s'agit d'une initiative appuyée par le ministère de l'Éducation, le premier responsable de l'organisation du transport scolaire dans cette province canadienne.

Cette campagne visait premièrement à sensibiliser toute la population sur son rôle dans la sécurité des jeunes écoliers utilisant le transport scolaire. De plus, afin de valoriser leur travail exceptionnel, un système de reconnaissance des conducteurs émérites a été instauré dans chacun des districts scolaires sur le territoire. Une trousse d'outils de sensibilisation a été élaborée et mise à la disposition des écoles, des vidéos ont été diffusées dans les écoles, les parents ont reçu des communications. Ces activités venaient renforcer le programme de sécurité déjà établi depuis deux ans dans les écoles.

### Dinobus

Le ministère de l'Éducation du Nouveau-Brunswick a rendu obligatoire Dinobus, le programme de sécurité maternelle à la 5<sup>e</sup> année, utilisant ou non de façon régulière le transport scolaire. L'enseignant ou l'enseignante dispose d'une trousse de formation axée essentiellement sur la connaissance des règles de sécurité à bord et autour des autobus scolaires.

Pour en savoir plus, consultez : [www.gnb.ca/0000/transport-f.asp](http://www.gnb.ca/0000/transport-f.asp)

Actuellement, Bruxelles Formation dispose de deux véhicules et de deux instructeurs. Quatre personnes peuvent donc suivre ensemble la pratique. Vingt-cinq personnes sont formées par année. Dix centres de la sorte existent en Belgique. Ils forment un total de 240 néo-conducteurs, qui sont à comparer avec les 500 places vacantes du secteur !... Conduire est bien un métier d'avenir.

### Institut belge de la sécurité routière (IBSR)

Benoît Godard, chargé de la communication à l'IBSR, a présenté les orientations de la Belgique en matière de lutte contre l'insécurité routière. Organisés en mai 2001, les Etats généraux de la sécurité routière n'avaient pu que constater le mauvais classement de la Belgique en Europe. Un plan d'actions a donc été établi et des objectifs ambitieux affichés : réduction de moitié du nombre de tués d'ici 2010 ! L'IBSR veut pren-



Le président de l'IRU, Paul Laeremans, accueille la délégation de l'AIST.

dre toute sa part dans ce nouveau défi. Cette structure fédérale est dotée de six grands départements (homologation, métrologie, aptitude à la conduite et adaptation des véhicules, comportement des usagers et supports politiques, mobilité & infrastructures et communication). Bien sûr, des actions et campagnes avaient déjà été menées. La plus marquante est celle, lancée en 1995, intitulée «Bob», ce personnage sympathique qui ne boit pas. Aujourd'hui, pas moins de 96 % de la population belge connaît Bob. C'est tout à fait remarquable et Bob va donc s'exporter cette année dans sept autres pays européens.

### Rencontre avec le ministère Wallon des transports

Le Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports (MWET)-

Direction transport scolaire avait accepté de rencontrer la délégation de l'AIST lors du voyage d'étude en Belgique d'octobre dernier. Son représentant, Stéphane Jaumonet, s'est prêté à cet exercice et a répondu, de façon plus que généreuse, aux nombreuses questions des participants. Lire le détail dans le bulletin *Aist-Europe Info* n°9.

### Rencontre avec l'International Road Union

Hubert Linssens a présenté aux membres de l'AIST son organisation. Fondée le 23 mars 1948, l'IRU est basée à Genève (Suisse). En 1973, elle crée une Délégation permanente à Bruxelles (Belgique) chargée du lobbying auprès des parlementaires et structures européennes. En 1996, l'IRU ouvre un bureau à Moscou (Russie). La Chine vient d'adhérer, confirmant l'internationalisation de la représentation patronale des transporteurs. Aujourd'hui, l'IRU regroupe 180 organisations dans plus de 65

## AIST

### Comité de direction 2002-2003

**Serge Lefebvre**  
Président  
Canada

**William Pajot**  
1<sup>er</sup> Vice-président délégué  
France

**Michel Dislaire**  
2<sup>e</sup> Vice-président  
Belgique

**Jesus Ramon Copo Novo**  
3<sup>e</sup> Vice-président  
Espagne

**Jean-Louis Flahaut**  
Secrétaire général  
France

**Fernando Lopez**  
Secrétaire général adjoint  
Espagne

**Louis Éloy**  
Trésorier général  
Belgique

**Jocelyne Dion-Tourville**  
Trésorière générale adjointe  
Canada

**Martine Duval**  
Administratrice  
France

**Denis Provost**  
Administrateur  
Canada

SIEGENT  
SANS DROIT DE VOTE :  
**Luc Lafrance**  
Directeur général  
Directeur administratif  
AIST Amérique  
Canada

**Éric Breton**  
Directeur administratif  
AIST-Europe  
France

**Sylvie Robitaille**  
Adjointe exécutive  
AIST  
Canada

pays. Les membres actifs sont les associations nationales de transport routier, les membres associés des assurances, ... Son objectif est de garantir la mobilité durable des personnes et des marchandises. Marc Billiet a ensuite approfondi les dossiers chauds du moment en insistant sur les priorités de l'IRU. Outre les problèmes de concurrence dans les transports publics (volonté de mettre fin à des monopoles), ce sont les questions d'ordre fiscal mais aussi les questions sociales (temps de conduite et de repos, formation professionnelle, temps de travail) qui inquiètent l'IRU. D'autres questions ont été abordées au cours d'un débat constructif : le nouveau chronotachygraphe européen, les autocars de quinze mètres, la ceinture de sécurité dans les autocars et plus généralement la sécurité des transports, ... ✨