



## 1<sup>ère</sup> Journée internationale de l'AIST

ÉVÉNEMENT

L'Association Internationale pour la Sécurité du Transport des jeunes (AIST) a décidé que chaque 3<sup>ème</sup> mardi du mois d'octobre constituait la Journée internationale de la sécurité du transport des jeunes. A cette occasion, les structures membres de l'AIST mais également des associations de prévention et de promotion de la sécurité routière, des autorités locales organisatrices de transport de personnes, des fédérations de parents d'élèves, des représentations nationales et internationales des transporteurs, des instituts de recherche en matière de sécurité routière, ont appelé à prendre toute initiative, pour sensibiliser l'opinion publique du bien-fondé des objectifs de sécurité et de qualité dans les transports.

### Deux événements importants

Ces initiatives ont pris la forme de colloques, de débats, de rencontres avec les institutionnels. Elles ont pu prendre un caractère beaucoup plus concret avec l'organisation de séquences d'éducation à la sécurité dans les transports collectifs en présence de jeunes. De très nombreuses manifestations ont été organisées à travers le monde. Pour

sa part, l'AIST-Europe, outre son soutien aux différentes actions dans plusieurs pays (Espagne, France, Belgique, Luxembourg, Turquie) a décidé de marquer le lancement de cette première journée internationale par deux événements-phares simultanés. Une conférence de presse, organisée par l'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (Anateep), élargie aux différents partenaires et institutions concernés par le thème, le mardi 21 octobre 2003, s'est tenue au Palais du Luxembourg (Paris - France). Parallèlement, à Courtrai (Belgique), dans le cadre du Salon mondial de l'autocar «Busworld», une manifestation identique a été organisée par la Fédération belge des exploitants d'autocars et d'autobus (FBAA).

### Une forte mobilisation

En Espagne, une campagne de presse a été lancée à travers tout le pays. Elle était organisée par la FETE-UGT, premier syndicat d'enseignants espagnols. Au Luxembourg, le ministère des transports a décidé de marquer cette Journée par l'organisation d'une conférence de presse. En France, des Conseils généraux en ont profité pour faire



Lancement au Palais du Luxembourg (Paris)

## Mot du président



### Des défis stimulants

Dans un premier temps, je veux profiter de ce premier message pour remercier bien sincèrement les membres de notre Association pour la confiance qu'ils me témoignent en m'accordant la présidence de notre Association. Une telle responsabilité requiert, à mon sens, une ouverture d'esprit et un regard sans préjugé sur le monde dans lequel nous évoluons, tout en tenant compte des ressources matérielles et humaines de chacun et des façons de faire de chacun des états qui le constituent. Je compte donc mettre à profit l'expertise de notre Comité de direction qui réunit représentants des membres fondateurs et de membres actifs, pour alimenter ma réflexion et promouvoir les objectifs de l'AIST. Ces derniers m'ont d'ailleurs témoigné de leur entière disponibilité et je les en remercie.

Je remercie également mon prédécesseur qui m'a en quelque sorte tracé la voie. En effet, en cinq ans à la présidence de notre Association, M. Serge Lefebvre a assaini les finances de notre organisation, établi de nouveaux contacts dans plusieurs pays et ouvert la porte à un événement mondial rassembleur : la première Journée internationale pour la sécurité du transport des jeunes. J'entends donc poursuivre sa route pour non seulement consolider, mais surtout développer les activités de cette Journée internationale qui se déroulera le 3<sup>e</sup> mardi de chaque mois d'octobre, et

faire en sorte que de plus en plus d'organisations, voire d'Etats à travers le monde, y adhèrent et s'engagent dans l'organisation d'activités spécifiques à cette journée.

J'ai également l'intention de promouvoir davantage les activités de l'AIST-Amérique à l'ensemble du Canada et des Etats-Unis, notamment lors de manifestations d'envergure telle la troisième conférence canadienne du transport scolaire qui aura lieu au Québec en mai 2004 et tel le congrès annuel de la National Association for Pupil Transportation aux Etats-Unis.

Du côté européen, nos délégués déjà en place auront toutes les marges de manœuvre pour mener à bien les actions entreprises par l'AIST-Europe afin d'atteindre les objectifs fixés par notre charte de sécurité. Je serai d'ailleurs entièrement disponible pour toute intervention directe ou indirecte susceptible d'aider à faire progresser ou à améliorer la sécurité du transport des jeunes sur ce continent.

Enfin, la formation des conducteurs ou des intervenants, les campagnes de sensibilisation, le nombre de passagers à bord, l'évolution des contrats dits de moins-disants vers la mieux-disance sont, en ce qui me concerne, des dossiers d'une importance capitale pour assurer la sécurité des jeunes dans leurs déplacements. J'y accorderai donc une attention toute spéciale, soyez-en assurés ! Pour moi, il s'agit là de défis très stimulants.

LE PRÉSIDENT, GASTON LEMAY

des opérations à destination des jeunes transportés (Vaucluse, Creuse, ...). Dans le cadre de cette première mondiale, l'ANATEEP, a lancé sa 17<sup>ème</sup> campagne annuelle d'éducation à la sécurité et à la citoyenneté. Les villes n'ont pas été absentes de la mobilisation : Ankara, en Turquie, par exemple.

Outre-Atlantique, c'est principa-

lement au Canada que des manifestations ont été organisées. Plus de 111 organes de presse ont été alertés, des interviews d'organisations membres de l'AIST, comme l'association des transports écoliers du Québec (ATEQ), ont été programmées. Des sites ministériels (de l'éducation par exemple) ont fait leur sur cette manifesta-

tion !... La presse aux Etats-Unis n'a pas été en reste. *School transportation News* (STN), la référence en matière de transports scolaires américains, devrait faire un reportage sur cette Journée internationale dans un prochain numéro. En Afrique, seul le Cameroun a semblé engager dans une sensibilisation... ✎

# Voyage d'études AIST à Rome

ITALIE

**L'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes (AIST) a organisé son voyage d'études annuel à Rome (Italie) du 5 au 9 octobre 2003. Ce séjour a été rythmé par les réunions statutaires telles que l'assemblée générale et le comité de direction, mais également par des rencontres fructueuses avec des professionnels et des institutionnels du secteur des transports de jeunes en Italie.**

**D**ans ce cadre, trois conférences ont permis aux participants de mieux appréhender la situation du transport collectif de personnes, notamment scolaires, dans la péninsule italienne. Nous en retranscrivons dans ce qui suit les éléments essentiels.

## **M. Montecorboli, Conseiller économique de l'ANAV (fédération italienne des transporteurs privés)**

L'Anav regroupe 80 % des transporteurs privés, qu'ils soient urbains ou de tourisme, soit un total de 900 entreprises, pour une main d'œuvre de 24000 salariés. Cette structure peut donc se targuer de rassembler environ vingt mille véhicules effectuant globalement plus de 750 millions de kilomètres parcourus chaque année. L'Anav est membre de l'International road union (IRU), au sein de laquelle Francisco Pacifico, président de l'Anav, est également le président du groupe des transports de personnes.

## **Un système municipalisé**

En Italie, en 2002/2003, la population scolarisée de 3 à 14 ans atteignait un effectif total de

5 154 584. La maternelle accueille 945 000 enfants (18 %), le primaire 2,5 millions d'élèves (49 %) et le secondaire 1,7 million de jeunes (33 %). Si le système est parfaitement décentralisé au profit des municipalités italiennes, l'organisation du transport scolaire répond néanmoins à certaines contraintes fixées par les pouvoirs publics dans le cadre d'une réglementation nationale. La loi de référence sur l'éducation a été prise le 18 décembre 1975. Elle embrasse l'ensemble des conditions matérielles d'accueil des enfants dans les établissements d'enseignement : dimensions des bâtiments scolaires, éclairage, gymnases, ... Elle prévoit même des principes de localisation des écoles en fixant une distance maximale entre le domicile de l'élève et son établissement, distance déclinée en fonction du niveau de scolarisation et de la façon de se déplacer, ce qui en fait très certainement une des mesures les plus originales au niveau de l'Union européenne. Si l'élève se déplace à pied, la limite est fixée à : 300 mètres pour la maternelle, 500 mètres pour l'élémentaire et 1 km pour le secondaire. Si l'élève utilise un moyen de transport, aucune limite n'est prévue pour la maternelle, mais elle est de 15 minutes de temps de parcours au maximum pour le primaire et pour le secondaire.

Entre ces principes stricts et la réalité du terrain, chacun s'accorde pour dire qu'il y a une certaine "adaptation". Comment pourrait-il d'ailleurs en être autrement ?! ... Afin d'éviter une complexité excessive de la carte scolaire, certaines dérogations ont donc été introduites. Parallèlement, pour ne pas pénaliser l'accès à l'éducation des jeunes issus de familles socialement défavorisées, la gratuité du transport scolaire a été imposée aux autorités organisatrices locales, pendant toute la scolarité de l'élève (de 3 à 14 ans).

## **Des "scuolabus" jaunes**

Le développement assez anarchique des transports de personnes a incité l'Etat italien à une évaluation du système "municipalisé" des transports locaux et scolaires à



M. Montecorboli, l'interprète, M. Flahaut

la fin des années 1990. L'enquête a porté sur 103 communes de chef-lieux. Parmi elles, 26 (soit 25 % du total) organisaient ces transports en gestion directe, en régie. 36 (soit 35 % du total) ont délégué contractuellement à une ou des entreprises. 30 municipalités (soit 29 % du total) ont recours à des transporteurs la fois publics et privés. Les autres communes sont atypiques : regroupement des moyens sur trois municipalités (3 %), 8 % n'ont pas de services de minibus scolaires.

Ces fameux services spécifiques scolaires, les "scuolabus", sont des minibus ou des véhicules de petite capacité (environ 32 places). Leur accès est simple et bas, les sièges sont adaptés pour les enfants et ils disposent de grandes fenêtres. Leur nombre avoisine les 12 000 unités et leur parcours moyen annuel est de 11 500 km.

Ils transportent entre 6 et 8 % du total de la population scolarisée en Italie. Derrière cette moyenne, se cache certaines différences fortes. En zone urbaine, cette proportion tombe à 3 %, les élèves ayant plus recours à la marche et au transport public. Par contre, si l'on isole la plus petite des 103 communes enquêtées, la part des effectifs scolarisés transportés dans ces minibus monte à 12 %. Globalement, ces services spécifiques scolaires concernent environ 400 000 élèves chaque jour en Italie. Le transport debout est interdit. Afin de rendre les "miniscuolabus" plus visibles, ils sont peints en jaune clair. Néanmoins, comme beaucoup de mairies font appel à des transporteurs équipés en autocars, certains commencent en Italie à penser au nécessaire renforcement de la si-



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 Scolier 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

## **AIST Amérique**

5300, boul. des Galeries  
bureau 300 - Québec (Québec)  
G2K 2A2 Canada  
Tél. (418) 622.6544  
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)

En Italie, sur les 8101 agglomérations, 6 000 ont moins de 5 000 habitants. Ce morcellement s'accompagne de faibles moyens financiers. Il n'y a donc pas assez d'argent pour gérer les transports scolaires, y compris là où ils sont les plus utiles, dans les zones difficiles d'accès ou de montagne. Les services existants doivent subir des temps de transport élevés. Un enfant peut partir de chez lui à cinq heures du matin pour n'en revenir qu'à trois heures de l'après-midi !... C'est pour répondre à cet effet pervers qu'une disposition législative de 1997 (art. 14 de la loi 422/97) permet aux entreprises de recourir à des voitures particulières ou des taxis pour effectuer ces transports scolaires.

### Des réformes récentes

La réglementation qui s'applique aux transports scolaires résulte évidemment du code de la route et de ses textes d'application, ainsi que des règles édictées par les ministères compétents. La réforme des transports publics de 1997 en Italie tend à "dédramatiser" le transport d'enfants ailleurs que dans les minibus scolaires. Ainsi, à condition de prévoir au moins un accompagnateur, même un élève de maternelle peut désormais individuellement utiliser un autocar de ligne. Toutefois, un véhicule urbain (transport debout) ne peut être affecté exclusivement à du transport scolaire. Les municipalités ont également la compétence des transports périscolaires (centres de loisirs, activités pédagogiques, sportives, médecine scolaire, ...). Les véhicules effectuant des parcours de plus de 50 km doivent être équipés d'un chronotachygraphe. Seuls les "miniscuolabus" (moins de 15 places) en sont exemptés.

En application de la directive européenne 92/50/CEE sur les services, transposée par le décret D.Lgs 17-3-1995 n. 157, le système des appels d'offres s'impose en Italie. Au-dessus de 200 000 euros, une procédure permet la désignation transparente du délégataire. Malheureusement, le recours au moins-disant est presque systématique. Et les prestations de qualité assurant une parfaite sécurité souvent rejetées !... Les régies ou entreprises publiques sont donc souvent avantagées, puisqu'elles présentent des véhicules anciens. La moyenne d'âge du parc en Italie se situe autour de 15 ans.

### Monsieur Ferranti et Madame Fanzone, Politique éducative, Département XI, Mairie de Rome

L'enseignement est obligatoire jusqu'à 14 ans en Italie. Pour faci-



M. Lemay, M. Ferranti, Mme Fanzone

liter l'accès à ce droit, la Mairie doit organiser des transports scolaires. C'est le décret ministériel de 1975 qui prévoit les caractéristiques de la construction des établissements scolaires, ainsi que d'autres dispositions concernant les temps de parcours domicile/école ou la gratuité des transports scolaires pour les enfants de familles défavorisées. Ce décret a été amendé récemment par la loi n°23 de 1996. Parallèlement, la décentralisation est actée par une loi de 1978/1979, confirmée par la loi n°29-92 de 1992, dans laquelle le droit à l'éducation passe par les institutions locales. De la même façon, le droit au transport pour se rendre à l'école est inscrit dans cette loi de 1992.

### Rome autorité organisatrice

La ville de Rome est donc l'autorité organisatrice compétente. Jusqu'à l'année scolaire 1996/1997, l'administration communale confiait, par un contrat de délégation, la gestion des transports scolaires à une entreprise privée. En 1997, la ville de Rome lance un appel d'offres pour l'organisation des transports scolaires. Persuadées de ne pouvoir se battre à armes égales avec les opérateurs publics, les entreprises privées boycottent collectivement cet appel d'offres. La gestion des transports scolaires sera donc confiée à Trambus, l'émanation d'Atac, l'entreprise publique des transports urbains romains. Concrètement, il y a deux contrats de services : l'un concerne le transport des élèves et étudiants han-

dicapés, l'autre du transport scolaire classique. Les déplacements des 600 jeunes handicapés relèvent d'un service à part, qui gère 113 parcours. Pour le reste, l'agglomération de Rome est découpée en treize arrondissements. La sectorisation s'impose, en tenant compte autant que possible de la

loi de 1975 sur les distances et temps maximum de parcours. 15 000 élèves utilisent les 300 services qui leur sont spécialement dédiés. Dès l'inscription de l'enfant à son établissement scolaire, l'école transmet cette donnée à la municipalité organisatrice du transport. Si la famille dispose de revenus annuels supérieurs à 5564 euros, il devra payer le service 11,36 euros par mois. Pour les familles défavorisées, qui relèvent de l'assistance sociale, la gratuité est assurée. Les transports d'élèves ne se limitent pas au trajet domicile-école. Les activités périscolaires sont également prises en charge par la Ville de Rome. Elle passe donc des appels d'offres *ad hoc*. Un projet éducatif est particulièrement générateur de déplacements : «La ville comme école». Afin de faire mieux connaître le territoire aux élèves, des sorties d'une journée ou d'une demi-journée sont organisées. Ces visites périscolaires mobilisent environ soixante autocars.

### Appel d'offres européen

Les deux contrats de service s'achèvent en juin 2004. Un appel d'offres européen vient d'être lancé pour déterminer les futurs délégataires. Vingt entreprises se sont fait connaître et ont soumissionné. Compte tenu des coûts très élevés pour la Mairie de Rome, il a été décidé de fondre les deux contrats en un, afin de réduire les frais de gestion à leur minimum. La Ville de Rome a exigé une augmentation de la qualité de la prestation,

notamment en termes d'âge du parc de véhicules. Une forte incitation au rajeunissement est intégrée, grâce à un système de bonus/malus. Si un soumissionnaire propose un véhicule d'avant 1992, on ne le crédite d'aucun point. Un véhicule plus récent obtiendra quant à lui 10 points. Même approche concernant par exemple les véhicules équipés de climatisation. Ce système favorise le mieux-disant.

La collectivité a décidé de mettre les moyens pour concrétiser cette nouvelle approche. L'appel d'offres est lancé sur une base de 25 millions d'euros. 2,5 millions d'euros de compensation sont affectés par Rome dans le cadre du contrat de gestion. Trambus a déjà été fortement incité, sur la dernière période 2002-2004, à s'engager sur la voie de la qualité, avec une prime de 150 000 euros. Quinze experts évaluaient sur le terrain, par des contrôles appropriés, les prestations mises en œuvre. Néanmoins, il semblerait que la mise en concurrence des différents soumissionnaires ait permis, à qualité accrue, de faire baisser les prétentions de quelque 30 %.

### Accompagnement obligatoire

A bord des transports scolaires gérés par la Ville de Rome, un service d'accompagnement est mis en place. Seul l'accompagnement des maternelles est obligatoire en Italie. La Ville de Rome décide d'aller au-delà puisque tous les services de transport scolaire en bénéficient. Il ne concerne d'ailleurs pas exclusivement le transport. En effet, des animateurs ou animatrices assurent la surveillance des élèves à l'école, ou avant l'ouverture des classes. A l'intérieur des autocars, pendant de nombreuses années, l'accompagnement relevait de la bonne volonté d'enseignants. Rome s'est donc, dans un premier temps, tourné vers Trambus qui réalisait le transport. Cette solution n'a pas donné les résultats escomptés puisque Trambus se sentait en territoire conquis, sûr de son monopole. Rome a donc décidé de s'adresser à un organisme tiers : la société *RomaMultiservizi*. Dans les faits, aucune société privée ne

faisant ce type de prestations, Rome a été à l'origine directe de la création de cette société à participations, prévue par l'article 113 bis de la loi n°257-2003. Rome a pris une participation minoritaire dans le capital. Un an après la constitution de *RomaMultiservizi*, le résultat est bon et le contrat a été renouvelé pour une année. Aux côtés de ces deux prestataires, *Trambus*, transporteur scolaire, et *RomaMultiservizi*, la Ville de Rome envisage de faire appel, voire de créer, une nouvelle société dont la mission serait dédiée au contrôle des prestations. Dans ce nouveau système, une prime de qualité serait payée aux deux prestataires s'ils répondent parfaitement au cahier des charges de la collectivité. La qualité ressentie par les usagers est cependant très bonne actuellement, selon la Ville. On ne recenserait que 2 % de problèmes.

La mission de l'accompagnateur est définie précisément. S'il n'y a pas d'accompagnateur, il n'y a pas de transport. A bord, seuls les ayants-droit sont acceptés : un appel est fait avant le départ. En outre, chaque enfant "affiche" un badge avec son nom, son adresse, le numéro de téléphone de ses parents ou de personnes habilitées par eux. Cette carte personnelle est très pratique lorsque les policiers sont appelés pour raccompagner chez eux des enfants laissés seuls. Chaque jour, l'accompagnateur remplit un questionnaire où il mentionne tous les dysfonctionnements qu'il a pu remarquer (absence, hygiène, ...). La gestion des comportements entre enfants, entre les enfants et le conducteur, sont au centre de ses préoccupations.



M. Reali

### Monsieur Reali, Transporteur privé dans la banlieue de Rome

Reali Transports a été créée en 1973 par Mario Reali, afin d'effectuer du transport de personnel dans la banlieue de Rome. Depuis cette date, la croissance de la société n'a jamais cessé. En 1986, l'entreprise se lance dans la l'occasionnel, tout en assurant parallèlement le transport public dans six villes de la province de

Frosinone, à proximité de Rome. Cette même année, l'entreprise achète sa propre agence de voyages. Aujourd'hui, le société compte 40 salariés, 11 cars de grand tourisme. Elle effectue 1,2 million de km en transport urbain, 900 000 km en occasionnel et en scolaire. La moyenne d'âge de son parc est d'environ 4 ans.

En Italie, on distingue deux types de transports de personnes : le transport régulier, qu'il soit de ligne, interurbain, régional ou national, et le transport occasionnel, où des transporteurs sont affrétés. Les déplacements d'élèves peuvent relever des deux types, les mairies étant les seules à gérer les "scuolabus".

#### La pression européenne

Tout d'abord, doit être effectué un rapide panorama de la législation à laquelle est confrontée un

transporteur. Elle résulte bien souvent de dispositions communautaires, comme l'accès à la profession en 1974 par exemple. Ainsi, ne peut être transporteur qu'une personne pouvant assurer de son honorabilité, d'une assise financière et d'une capacité professionnelle. Ces dispositions ont été transposées par un arrêté ministériel 448/91, puis précisées plus récemment par deux décrets réglementaires n°395/2000 et 478/2001. Si l'Italie appliquait les deux premières conditions depuis la loi n°1822/39 de 1939, la nécessité d'une capacité professionnelle a été une véritable nouveauté dans la réglementation italienne. La pression de l'Union européenne s'est surtout traduite au niveau d'une approche concurrentielle accrue sur les marchés italiens. En termes de transport public régulier, les décrets successifs n°422/97 et

n°400/99 ont permis de passer d'une concession de neuf ans facilement reconductibles à un système concurrentiel fondé sur un contrat de trois ans et un appel d'offres. Une très nette amélioration des prestations a déjà été constatée sur les quelques contrats qui ont dû être repassés, d'autant que la rétribution du prestataire est fonction du parfait respect du contrat. La majeure partie de ces concessions de neuf ans s'achèveront en 2006. En matière d'affrètement, jusqu'à la très récente loi n°418-2003 d'août dernier, dont les modalités ne s'appliquent encore pas concrètement, un système de licences restreint la concurrence. Ce contingentement dépend de l'importance de la population résidente de la ville sur le territoire de laquelle l'entreprise de transport est implantée. Le contingent atteint, il n'est plus possible au

transporteur d'acheter de nouveaux véhicules !... La nouvelle loi assouplit sensiblement ces dispositions. Désormais, les immatriculations de nouveaux véhicules seront possibles en fonction de la catégorie du véhicule (dimensions et capacités) mais aussi de sa classe d'appartenance.

#### Sécurité et professionnalisme

Cette réforme récente des transports publics, en instaurant des principes de concurrence régulée, conduit les opérateurs, les constructeurs et tous les autres acteurs du secteur dans une logique de contrôle et de certification de la qualité de prestation. La sécurité et le professionnalisme deviennent des thèmes centraux.

Actuellement, un jeune de 21 ans peut passer son permis D. Un certificat d'habilitation simplissime lui est cependant nécessaire. Pour faire valider son permis D restreint, le jeune conducteur doit avoir assuré sans problème majeur six mois de conduite. Le permis D, en Italie, doit être renouvelé tous les 5 ans. Au-delà de l'âge de 65 ans, il est interdit de conduire un transport en commun de personnes.

La sécurité passe par la formation des conducteurs. La directive CE 2003/59, adoptée par le Conseil européen le 15 juillet dernier, impose aux pays membres de rendre obligatoire la formation professionnelle, initiale et continue, d'ici 2008. Cette échéance nécessitera très certainement une meilleure information des chefs d'entreprise mais l'objectif sera tenu avant 2008, permettant de renforcer encore une sécurité des autocars déjà forte.

L'entreprise *Reali* contribue déjà à rendre effectifs, en son sein, la sécurité et le professionnalisme. Une «Charte des services» a été rédigée pour s'assurer que les engagements sont bien tenus. Quant à l'entretien des véhicules, non seulement il est assuré quotidiennement, en fonction notamment de la "main courante" remplie par le conducteur, mais l'entreprise réalise une planification des interventions sur les mois à venir. Il s'agit, autant que possible, de prévenir plutôt que de guérir. Les conducteurs ne disposent pas encore d'une formation ad hoc initiale. Ils sont par contre pris en charge, dès l'embauche, par un tuteur, conducteur expérimenté.

## Serge Lefebvre quitte la présidence de l'AIST

AIST

Après avoir assumé durant cinq ans la présidence de l'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes, Serge Lefebvre a cédé son poste en octobre dernier. Cela se déroulait à Rome, dans le cadre du voyage d'études annuel organisé par l'Association au cours duquel des réunions statutaires étaient organisées. C'est d'ailleurs à l'issue de l'Assemblée générale que le vice-président délégué de l'AIST, M. William Pajot, a rendu un vibrant hommage à M. Lefebvre, en soulignant ses réalisations en tant qu'homme d'affaires, en tant que personne impliquée dans son milieu et surtout, il va sans dire, en tant que président de l'AIST.

Pour sa part, Serge Lefebvre se

retire avec la satisfaction d'avoir atteint les deux objectifs qu'il s'était fixés à son arrivée en 1998. En effet, dans le premier éditorial qu'il signait pour l'Association, M. Lefebvre se donnait pour mission «de rallier d'autres partenaires, notamment des organisations nationales de transport provenant des pays fondateurs ou d'autres pays, à notre mission» et se proposait «d'assainir les finances de notre Association». Dans le premier cas, les contacts se sont développés, l'idée fait son chemin. Il s'agit d'un travail de longue haleine. Dans le deuxième cas, Serge Lefebvre peut dire sans réserve : mission accomplie.

C'est enfin sous la présidence de Serge Lefebvre qu'a germé l'idée d'une Journée internationale

de la sécurité du transport des jeunes, dont la première mondiale a été célébrée le 21 octobre dernier.

L'AIST remercie M. Lefebvre pour le travail accompli au sein de l'organisation et lui souhaite bonne chance dans ses projets futurs qu'il envisage d'élaborer dans son Lac-Saint-Jean natal (au Québec).

#### Le nouveau président

##### M. Lemay

L'Assemblée générale de l'AIST a par ailleurs désigné son nouveau président en la personne de M. Gaston Lemay.

M. Lemay gravite dans l'industrie du transport scolaire au Québec depuis 1973, bien qu'il soit devenu propriétaire de son entreprise en 1988. Homme aussi très impliqué dans son milieu — municipal et social — et plus particulièrement, depuis 1990, au sein de l'Association du Transport Écolier du Québec. En effet, Gaston Lemay a occupé diverses fonctions à l'ATEQ, et a gravi rapidement les échelons. Il a agi au niveau local, puis au niveau régional et, enfin, préside l'association provinciale depuis juin dernier.

En tant que président de l'AIST, c'est sous le signe de la continuité que M. Lemay entend réaliser son mandat. ✂



M. William Pajot, M. Serge Lefebvre et M. Gaston Lemay

AIST

### Comité de direction 2003-2004

**Gaston Lemay**  
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

SIÈGENT  
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