



Charte européenne sur la sécurité routière

AIST

Le 29 janvier 2004 s'est tenue à Bruxelles la réunion inaugurant le lancement de la Campagne 2004 de la charte européenne sur la sécurité routière. Sous l'égide de Madame Loyola de Palacio, Vice-Présidente de la Commission européenne, a donc été présentée la charte qui fait partie du programme européen de sécurité routière et qui a pour but d'encourager la société civile, les autorités nationales et locales à la réduction de moitié du nombre de morts sur les routes à l'horizon 2010. Cette réduction drastique du nombre de tués sur les routes constitue en effet l'objectif retenu dans le Livre blanc de la Commission sur la politique européenne des transports.

L'AIST présente

L'AIST (Association Internationale pour la Sécurité du Transport de Jeunes) a été invitée à participer à cette manifestation vu l'intérêt que porte notre Association aux travaux de la Commission, et réciproquement, ainsi qu'en témoigne encore dernièrement la patronage par la Commission européenne, en la personne de madame Loyola de Palacio, de notre 1^{ère} journée internationale de la sécurité organisée par l'AIST en octobre dernier !

Ainsi, lors de la conférence de ce 29 janvier, la Présidente elle-même ainsi que Messieurs Seamus Brennan, Ministre des Transports en Irlande et Ari Vatanen, membre du Parlement européen nous ont fait part du projet ambitieux de la Commission.

Partant du constat suivant : dans l'Europe des quinze, 375 millions d'usagers de la route, dont 200 millions sont détenteurs de

permis de conduire, utilisent 200 millions de véhicules sur 4 millions de kilomètres de route, et chaque année : 40.000 morts et 1.700.000 blessées, une hécatombe dont le coût direct ou indirect a été évalué à 160 milliards d'euros, soit 2% du PNB de l'U.E.

Même si l'on constate globalement une amélioration lente et régulière du niveau de sécurité (en trente ans, dans l'ensemble des pays qui forment aujourd'hui l'UE, le volume global du trafic routier a triplé, alors que le nombre de morts sur la route a baissé de moitié), la situation reste socialement inacceptable et difficilement justifiable pour le citoyen.

Domaines d'action

Pour réduire de moitié le nombre de tués à l'horizon 2010, la Commission propose d'uniformiser les règles relatives au contrôle pour les infractions ainsi que pour le respect des règles sociales. Dans le contexte d'une proposition traitant des infrastructures routières, la Commission proposera le traitement des lieux particulièrement dangereux. Une autre proposition concerne la refonte de la directive relative au permis de conduire. De plus la Commission a identifié les principaux domaines d'action pour lesquels un programme est à élaborer, à savoir :

- inciter les usagers à un meilleur comportement ;
- tirer parti du progrès technique pour mieux sécuriser les véhicules ;
- encourager l'amélioration des infrastructures routières ;
- renforcer la sécurité du transport professionnel de marchandises et de passagers ;
- collecter, analyser et diffuser des données sur les accidents.

Mot du président



Déjà 10 ans

Notre Association célèbre cette année son 10^e anniversaire de fondation. Malgré de maigres ressources financières et techniques, malgré les distances qui séparent ses principaux acteurs et malgré l'utilisation par chacun d'eux de systèmes d'organisation des transports collectifs fort différents, l'Association pour la sécurité du transport des jeunes a su, au cours de ces 10 années d'échange et de partenariat, faire progresser plusieurs dossiers qui lui tenaient à cœur, notamment à partir de notre Charte de sécurité.

Au cours de ces années, l'AIST a publié régulièrement des éditions de *Sécurité/Safety* en Amérique et du *Bulletin de l'AIST* en Europe. Dix voyages d'étude organisés dans plusieurs pays d'Europe et au Québec ont permis de se familiariser avec d'autres types d'organisation de transport des jeunes et d'échanger sur l'importance qu'accordaient ces Etats à la sécurité dans le transport des jeunes. La présence de nos représentants à des conférences, à des colloques ou à des comités consultatifs a fait en sorte de promouvoir notre action et les objectifs que nous nous sommes fixés. Ces multiples contacts ont permis de sensibiliser nos interlocuteurs à la sécurité des jeunes sur les routes.

Plus que jamais l'AIST a sa raison d'être

Il suffit de penser à quelques événements survenus au cours de la dernière année, pour réaliser à quel point la raison d'être de notre Association est rendue né-

cessaire. En effet, nous voulons éviter que se répètent des accidents comme celui survenu en avril 2004 à Bogota, la capitale colombienne, où 23 personnes, dont 19 enfants, ont trouvé la mort après qu'un véhicule des travaux publics ait perdu le contrôle et dévalé une colline avant de venir percuter un autobus scolaire.

Nous voulons que les usagers de transports collectifs cessent d'être la cible d'attentats meurtriers comme ce fut le cas en Espagne, au Moyen Orient ou en Irak. Nous voulons que les jeunes voyagent en toute sécurité.

Nous voulons également que nos jeunes évoluent dans un environnement sain. C'est la raison pour laquelle l'AIST se préoccupe des questions relatives au réchauffement de la planète, aux gaz à effet de serre, au smog et à la pollution en général.

Nous voulons que les jeunes aient accès à l'éducation et pour ce faire, l'accès aux transports est nécessaire.

Nous voulons que les plus hautes normes de sécurité soient établies en matière de normes de construction des véhicules, de lois et règlements régissant les transports de jeunes.

Enfin, nous voulons rien de moins que des campagnes de sécurité ciblant les écoliers et les usagers de la route soient développées à petite, moyenne et grande échelle à travers le monde...!

Comme nous pouvons le constater, notre programme d'avenir est très chargé...

Le Président, Gaston Lemay

Concernant plus particulièrement le point ci-dessus relatif à la sécurité du transport de passagers le programme de la C.E. est le suivant :

- adopter et transposer une directive du Parlement européen et du Conseil relative à la formation des conducteurs professionnels ;
- renforcer la réglementation (et le contrôle de son application) sur les temps de repos et de conduite pour le transport routier commercial ;
- introduire le tachygraphe numérique dans les véhicules commerciaux ;
- élaborer des orientations sur les meilleures pratiques en matière de politiques d'entreprise visant à réduire le risque d'accidents et de blessures et encourager la prise en compte de la sécurité comme clause essentielle dans les contrats de transport routier ;
- rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les autocars et poids lourds ;
- introduire des règles de protection pour les véhicules de transport réguliers d'enfants.

En conclusion, la Commission souhaite que le programme en question rencontre l'adhésion et la coopération de tous les intervenants concernés. A cet effet, elle propose un engagement solennel par l'adhésion à une charte européenne sur la sécurité routière, à tous ceux qui sont détenteurs d'une parcelle d'autorité, d'un pouvoir de décision, d'un pouvoir économique ou social ou d'un mandat de représentation.

Outre le respect de principes universels, chaque signataire s'engage à mettre en œuvre des actions spécifiques. Les engagements ainsi pris seront rendus publics et leur respect fera l'objet d'un suivi.

A n'en pas douter, l'AIST sera partie prenante à la signature de la charte européenne vu la convergence entre ses préoccupations en terme de sécurité avec celles de la Commission. Pour preuve la propre charte « objectifs sécurité » de l'AIST, un des fondements de notre Association dont les points d'action se retrouvent à présent parmi les priorités de la Commission européenne afin de réaliser son objectif déclaré « sauver 20 000 vies sur nos routes, une responsabilité partagée ».

Louis ELOY

Québec, hôte de la 3^e Conférence canadienne sur le transport scolaire

Alors que la première se tenait en 2000 au Nouveau-Brunswick, puis une deuxième en 2002 en Colombie-Britannique, voilà que Québec recevait du 9 au 12 mai dernier la 3^e Conférence canadienne sur le transport scolaire. La Commission professionnelle des services de transport de l'Association des cadres scolaires du Québec avait reçu le mandat d'organiser cette activité, en collaboration avec ses partenaires.

Une manifestation attendue

Cette manifestation a attiré plus de 240 participants, dont environ 50 membres de l'ATEQ et de l'AIST, ainsi que 23 exposants tels des fournisseurs de biens et services, des organismes gouvernementaux ou des associations. L'AIST et l'ATEQ furent également au nombre des exposants.

Un volet touristique et social, qui mettait en valeur le charme de Québec, avait été prévu en tenant compte de la forte participation des autres provinces canadiennes. Le maire de Québec, M. Jean-Paul L'Allier, était par conséquent la personne désignée pour livrer un message d'accueil aux participants. Pour sa part, l'excellent communicateur et motivateur Larry Smith,

président et chef de direction de l'équipe de football Les Alouettes de Montréal qui fut pendant deux ans éditeur du quotidien montréalais The Gazette, livrait la conférence d'ouverture.

Un programme chargé

Au cours de deux journées qui ont suivi, des ateliers se sont succédé, tous aussi intéressants que formateurs, qui ont permis des échanges, une réflexion... «des idées et des solutions nouvelles», d'où le thème principal de la Conférence. Parmi les sujets abordés, notons plus particulièrement la revue des dispositifs de sécurité par Transports Canada ; le résumé des modes de fonctionnement provinciaux du transport scolaire; le mécanisme de suivi du comportement des transporteurs au Québec ; un modèle de prévention de l'indiscipline à bord et plusieurs autres.

Une table ronde intitulée «Un regard neuf sur le transport scolaire» a permis à des représentants de plusieurs organismes d'échanger sur l'organisation du système de transport des écoliers au Québec, à savoir s'il s'adapte aux nouvelles exigences pédagogiques, aux besoins des parents et des écoles et ce, malgré des marges de manœuvre financières de plus en plus faibles et une compétitivité de

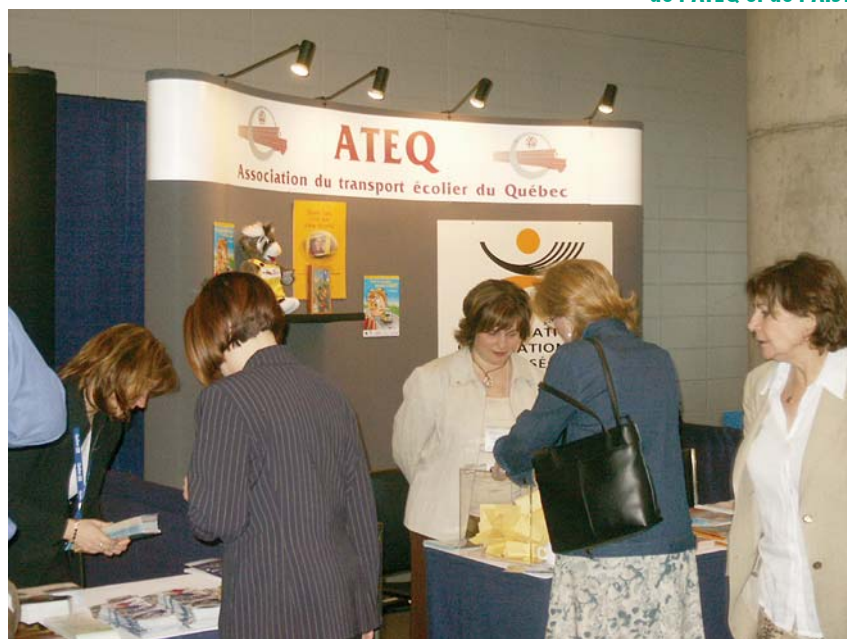
plus en plus vive entre les donneurs de services.

En conférence de clôture, M. Michael Roschlau, président-directeur général de l'Association canadienne du transport urbain, est venu entretenir les participants sur sa vision du transport durable au Canada, comme moyen de faire face aux exigences d'efficacité, de productivité et de sécurité, dans un contexte où la protection de l'environnement devient une priorité mondiale.

En marge de cette conférence, des représentants des 10 provinces se sont entendus pour faire de la troisième semaine d'octobre et les deux premières semaines de février de chaque année, des moments privilégiés pour promouvoir la sécurité en transport scolaire. Certaines provinces ont choisi octobre, le Québec retient le mois de février et quelques provinces sont en réflexion. Quoi qu'il en soit, forts de l'appui de chacun, tous sont convaincus que l'éducation à la sécurité est aussi déterminante que les équipements sûrs pour protéger nos écoliers.

La quatrième édition de la Conférence canadienne sur le transport scolaire se tiendra en 2006 en Nouvelle-Écosse.

Visiteurs au stand de l'ATEQ et de l'AIST



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

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)

Une vision canadienne du transport durable

Dans le cadre de la 3^e Conférence canadienne sur le transport scolaire, M. Michael W. Roschlau présentait la conférence de clôture de l'événement. Bien qu'il soit président-directeur général de l'Association canadienne du transport urbain ACTU, c'est plutôt à titre de représentant du conseil d'administration du Centre pour un transport durable, qu'il a pris la parole.

Le Centre pour un transport durable a été créé pour assurer un leadership dans l'achèvement d'un transport durable au Canada en facilitant les actions de coopération et en contribuant de la sorte à une durabilité canadienne et mondiale. Le Centre effectue des recherches, informe et sensibilise les parties intéressées, tout en jouant un rôle de conseil sur des politiques stratégiques dans des domaines particuliers. Ses travaux ont commencé en 1996 grâce à un financement initial d'Environnement Canada et Transports Canada. Il s'agit d'un organisme à but non lucratif, constitué en vertu d'une loi fédérale.

Une définition précise

Dans son allocution, M. Roschlau a défini un système de transport durable comme un système qui permet de satisfaire les besoins élémentaires des individus et des sociétés en termes d'accès, en harmonie avec la santé des populations et de l'écosystème et dans le respect de l'équité entre les

générations et au sein d'une même génération. Il ajoute qu'un système durable est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de modes de transport et répond aux nécessités d'une économie dynamique. Un système de transport durable ne produit d'émissions polluantes et des déchets que dans les limites de la capacité de la planète de les absorber. Il consomme un minimum de ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables au niveau d'un rendement soutenu. Enfin, il réutilise et recycle ses composants, utilise un minimum d'espace et produit le moins de bruit possible. Une version légèrement modifiée de cette définition a par ailleurs été adoptée par les ministres des transports des pays de l'Union européenne.

Voyager plus intelligemment

Force est de constater que l'autobus rejette 70 tonnes d'équivalents de CO₂ par million de kilomètres-passager alors que l'automobile en rejette 264. Vers quoi nous nous dirigeons et quelles options s'offrent à nous? Pour M. Roschlau, la réponse est évidente. Ce n'est pas en aménageant d'autres routes pour désengorger celles existantes, mais en réduisant les déplacements et en voyageant «plus intelligemment» que résident les solutions. Et comment y arriver? Il suggère de supprimer le stationnement gratuit sur les terrains publics, d'exiger des redevances routières le cas échéant et de prendre des mesures donnant la priorité aux transports collectifs, aux



cyclistes et aux piétons.

Voyager «plus intelligemment» c'est aussi d'investir certaines recettes d'impôts et frais d'utilisation dans le transport durable, de faire une planification intégrée de l'utilisation des terres, assortie d'une concentration des aménagements autour des grands centres et au long des corridors. Enfin, M. Roschlau recommande aux usagers de la route et en particulier aux gestionnaires de flotte de véhicules lourds d'adhérer à Écoflotte, un programme d'aide à la réduction des coûts du carburant et des émissions des véhicules, visant à améliorer leur productivité au moyen de pratiques qui favorisent l'efficacité énergétique.

En terminant, rappelons que l'ACTU est une association qui regroupe des prestataires de services de transport collectif, leurs fournisseurs et les organisations connexes au Canada. Elle a été fondée à Montréal en 1904. L'organisation regroupe 100 réseaux de transports en commun, 15 organisations gouvernementales, 235 fabricants et fournisseurs et 50 membres affiliés. Sa mission consiste à faire connaître le transport collectif comme étant la solution principale à la mobilité urbaine, en assurer la viabilité et à aider ses membres à s'acquitter de leur rôle.

Sylvie Robitaille

L'ÉNERGIE DU FUTUR ?

Deux projets européens de grande ampleur concernant l'énergie électrique des piles à combustible sont en cours d'expérimentation dans différents pays de l'Union. Les autobus testés ne polluent pas puisqu'il n'y a pas de rejets d'oxyde d'azote, de dioxyde de soufre ou de particules. L'Europe se joint à un mouvement mondial puisque des expérimentations ont lieu au Japon, au Canada et aux États-Unis.

L'ANATEEP A 40 ANS

L'assemblée générale de l'association française Anateep, qui s'est tenue en Dordogne (France) les 15 et 16 mai 2004, avait une tonalité particulière cette année. C'était effectivement l'occasion de fêter son 40^{ème} anniversaire puisqu'elle a été créée le 19 mars 1964. Le président de l'Anateep, et sénateur, Jean-Claude Frécon a insisté sur la «philosophie» des transports scolaires défendue par l'association, favorisant l'ouverture de l'école sur le monde, sur son environnement, participant à l'épanouissement des jeunes. Plus de 120 délégués, venant de métropole et d'outremer, ont participé aux deux jours de travaux, de rappels historiques et de convivialité.



BELLE INITIATIVE EN SUISSE

La Poste suisse n'achemine pas que du courrier ! Elle possède presque 2000 cars, transporte chaque année 97 millions de passagers sur un réseau de 10316 km. Car Postal assure les transports scolaires dans toute la Suisse sur mandat des communes et d'organismes scolaires. Pour ses bus scolaires, la Poste a décidé d'interdire l'usage des banquettes longitudinales et les véhicules non équipés de ceintures de sécurité, alors que la réglementation suisse les autorise encore. L'objectif visé est d'y parvenir en 2005.

AUX ÉTATS UNIS

DES MÉTHODES PAS TOUJOURS CORRECTES

Au printemps 2004, un fabricant américain de ceintures de sécurité a utilisé des arguments jouant avec les émotions des parents pour promouvoir ses intérêts commerciaux. En effet, le fabricant a entrepris une campagne publicitaire télévisée signalant l'absence de ceintures dans les autobus scolaires, tout en suggérant un manque flagrant de mesures de sécurité aux yeux des parents. Au surplus, le site Internet de l'entreprise suggère aux parents de faire pression auprès du législateur et des responsables régionaux du transport scolaire pour qu'on installe des ceintures SafeGuard à tous les sièges d'autobus scolaires.

Le fabricant de SafeGuard a sans doute oublié pourquoi l'Amérique en entier utilise le système de compartimentation des banquettes en transport scolaire. D'ailleurs, le School Bus Information Council a invité les transporteurs scolaires à bien documenter la population sur ce dossier controversé : www.schoolbusinfo.org

www.cutaactu.on.ca



Une Europe élargie

Depuis le 1^{er} mai 2004, huit nations de l'Europe de l'Est (Lettonie, Lituanie, Estonie, Hongrie, Pologne, République tchèque, Slovaquie et Slovaquie) et deux îles méditerranéennes (partie grecque de la Chypre et Malte) ont rejoint les quinze autres pays de l'Union Européenne. L'UE comporte donc maintenant vingt-cinq membres, représentant 455 millions d'habitants, contre 380 millions précédemment.



Grande Bretagne : une réforme qui fait des vagues

EN DÉBAT

En juin 2003, le Secrétaire d'Etat aux Transports, Alistair Darling, annonce qu'il veut « installer dans les voitures un dispositif de repérage par satellite pour chronométrer les parcours », afin que les conducteurs paient pour l'usage de l'infrastructure congestionnée !... Le gouvernement annonce dans le même temps qu'il ne s'agit pas pour lui « de faire de l'argent » et qu'il faudra attendre que la technologie soit au point. Depuis cette date et avant la fin de l'été 2004, un descriptif exhaustif de toutes les voies saturées aux heures de pointe doit être établi. Nombre d'entre elles sont déjà largement connues. Sur l'A14, dans le Comté de Cambridge par exemple, les études montrent qu'un trajet qui prend normalement 40 minutes peut atteindre 70 minutes entre 8 et 9 heures du

« A safer journey to school » [pour un trajet scolaire plus sûr]. Pourtant, quatre ans plus tard, seules 2 000 des 25 000 écoles britanniques s'en sont dotées. Compte tenu des enjeux - le motif de déplacement lié à l'école explique un cinquième de l'ensemble du trafic en heures de pointe -, réduire la circulation automobile obnubile chaque jour un peu plus les décideurs d'Outre-Manche. D'autant que les modes alternatifs connaissent quelques difficultés. Le coût des transports scolaires a ainsi connu une hausse très forte ces dernières années. Les parents d'élèves sont sans doute les plus réfractaires à laisser leur voiture au garage. Même si l'on ne cesse de leur vanter les mérites de la marche ou de la bicyclette, l'insécurité routière et le sentiment d'insécurité restent incontournables dans le choix du mode de déplacement. Une récente étude montre que 54 % des parents britanniques citent spontanément la sécurité des enfants, le manque de transport public ou la crainte d'un accident sur des routes dangereuses. Et 32 % considèrent que, malgré la multiplication des « bouchons », emmener leur enfant en voiture reste encore le plus rapide. Charles Clarke, secrétaire à l'éducation, a annoncé en octobre 2003 le déblocage d'une enveloppe de 50 millions de livres pour stimuler toutes les initiatives possibles au niveau des écoles et des autorités locales. Actuellement, 50 % des élèves viennent à pied à l'école. L'usage du car n'est pas marginal : 7 % chez les primaires mais 32 % dans le secondaire. Ce n'est pas encore suffisant...

Réforme des transports scolaires

Dans le Discours de la Reine, en novembre 2003, Sa Gracieuse Majesté confirme la parution d'un projet de décret réformant l'organisation et le financement des transports scolaires. Il permettrait aux Comtés, les autorités organisatrices britanniques, « de faire payer ceux qui sont capables de le supporter ». Car actuellement, sans condition de ressources, le transport scolaire est gratuit dès lors que

l'élève réside à plus de trois miles de distance de son établissement scolaire. Les fonds collectés seraient réinvestis dans l'amélioration des services de transport. Les réactions hostiles n'ont pas manqué. Selon David Hart, secrétaire général de l'Association nationale des chefs d'établissement, « cette mesure ne va pas seulement conduire, en zone rurale, à une révolte des parents les plus sévèrement touchés mais bien, dans l'ensemble du pays, à des parents se demandant si l'on n'est pas sur le point de

« Les autorités locales mobilisent de gros budgets pour fournir un service fréquemment inadapté »

mettre en cause la gratuité de l'enseignement ». Margaret Morrissey, porte-parole de la Confédération nationale des Parents - Enseignants évoque « un retour en arrière majeur », tout en s'interrogeant sur la manière dont on va évaluer comment une famille a les moyens de payer ?

Parallèlement, une expérimentation permettrait à une vingtaine d'autorités locales de tester sur des sites pilotes « des solutions innovantes pour se rendre à l'école ». Ces innovations seraient autorisées même après 2011, sans discussion au Parlement. Là encore, le projet de décret est loin de faire l'unanimité. Début avril 2004, la commission Transport du Parlement a regretté, lors de l'examen du texte, « l'approche timorée » du gouvernement pour réduire l'utilisation de la voiture particulière dans les trajets scolaires. Les membres du Parlement sont par ailleurs sans concession avec le système actuel des transports scolaires : les enfants voyagent souvent dans des véhicules de 20 à 30 ans, sans ceintures, beaucoup

de comtés et d'organisateur ont recours au moins-disant, il n'y a pas d'accompagnateurs dans les bus, etc. La commission craint que les mesures prises ne soient pas à la hauteur de l'enjeu. « Il est clair que quelque chose ne va pas dans le transport scolaire. Le cadre législatif est dépassé ; les services fournis peuvent être médiocres ; les parents choisissent de plus en

plus de conduire leurs enfants à l'école en voiture, augmentant ainsi la congestion, plutôt que de leur faire emprunter des modes de transport plus sains ».

Le Président de la commission parlementaire, Gwyneth Dunwoody, résume bien la situation. « Le transport scolaire est en crise. Le trajet scolaire cause une congestion massive. Les autorités locales mobilisent de gros budgets pour fournir un service fréquemment inadapté ». En réponse, un porte-parole du gouvernement justifie la réforme. « Les textes actuels datent de plus de 60 ans. Ils ont été écrits jadis à un moment où peu de personnes possédaient une voiture et où de longs trajets à pied étaient monnaie courante. » Tous les protagonistes de la réforme semblent donc au moins d'accord sur une chose : la réforme est inévitable. Mais laquelle ?!... Reste donc à décider de ses objectifs, de ses moyens d'action et de ses modalités. Souhaitons bonne chance à nos amis britanniques.

ERIC BRETON

1- Cf. notamment "School travel strategies and plans : a best practice guide for local authorities", DETR, juin 1999.



matin. Sur cette période dite de pointe, pendant les vacances scolaires, le trajet dure 55 minutes !... Cette volonté de faire payer l'usager n'empêche pas Alistair Darling d'engager des discussions avec son homologue de l'Education, Charles Clarke, afin de décaler légèrement les heures d'ouverture d'écoles dans des zones sensibles.

Dissuader les parents-taxis

La Grande-Bretagne reste à l'avant-garde des pays européens en matière de lutte contre les engorgements liés à la mobilité scolaire, systématiques sur certaines voies en période de pointe du trafic !. Déjà, le gouvernement de Tony Blair avait favorisé le développement de plans de mobilité scolaire en 1999 au travers du programme

AIST

Comité
de direction
2003-2004

Gaston Lemay
Président
Canada

William Pajot
1^{er} Vice-président délégué
France

Michel Dislaire
2^e Vice-président
Belgique

Jesus Ramon Copo Novo
3^e 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

Adhérez à l'AIST

Cotisations : (1^{er} juin 2004 au 31 mai 2005)

- Membre actif / personne physique : 68 euros
- Membre actif / personne morale
 - envergure locale ou régionale : 68 euros
 - envergure nationale ou internationale : 138 euros
- Membre associé : 170 euros