



2e journée internationale de la sécurité du transport des jeunes

BELGIQUE

Le 19 octobre dernier, 3^e mardi d'octobre, s'est tenue la journée sécurité, intitulée : « Jeunes mais pas fous » au Parc Expo de Renval à Bastogne (Ardennes belges).

L'AIST était présente, y a tenu un stand et a profité de cet événement réunissant plus de mille jeunes pour faire connaître ses activités et la raison d'être de sa mission.

Présente aussi la société Transports Penning de Saint-Vincent qui, outre la tenue d'un stand a mis plusieurs véhicules à disposition afin de réaliser des opérations «Sortir vite». Ces exercices ont connu un franc succès auprès des jeunes qui ont reçu une formation ad hoc et ont ainsi pu apprécier l'utilité de ces exercices. A l'origine, cette journée a été mise sur pied par la Commission Sécurité Féprabel Luxembourg (Fédération des courtiers d'assurances et intermédiaires de Belgique) avec le concours de Monsieur le Gouverneur Bernard Caprasse, rejointe dans cette organisation par l'AIST et la société de Transports Penning dont la direction et le personnel sont sensibles à la sécurité de par leur profession mais aussi par le fait que deux chauffeurs de la firme ont eu la douloureuse expérience de perdre un enfant dans un accident de la route.

Les témoignages de ces parents ainsi que les exposés des intervenants notamment, les procureurs du Roi de Neufchâteau et Marche, la Police fédérale, le docteur Boxho, médecin légiste, ont fait prendre conscience des dangers de la route. Plus particulièrement la vitesse excessive, l'alcool au volant, la somnolence au volant, le non port

du casque en 2 roues et le non port de la ceinture de sécurité en voiture et en car, sont autant de facteurs d'accidents sur nos routes et en Europe (40.000 morts et 1.700.000 blessés par an sur les routes de l'Europe des 15).

L'AIST a rappelé à cette occasion que même si le transport de personnes n'est a priori pas un phénomène inquiétant sur base du nombre d'accidents (en Belgique pour les 9 premiers mois de 2004, on relève 14 accidents graves ayant fait 2 morts, 4 blessés graves et 29 blessés légers), il convient de rester vigilant et de faire siennes les règles de base figurant dans la Charte Sécurité promue par l'AIST.

Ainsi, par exemple, le respect des temps de conduite et de repos est essentiel. En effet une somnolence excessive multiplie par 8 le risque d'accident, elle est en outre la première cause de mortalité sur autoroute (30% à 35% des accidents) et est responsable de 15% à 20% des accidents sur tout le réseau routier. Quant au port de la ceinture de sécurité en autocar, même si la FBAA estime que 10% seulement des cars belges sont équipés de ceintures à toutes les places, la FBAA et l'AIST se rejoignent pour que le secteur se préoccupe de cette problématique et agisse pour que les passagers, les accompagnateurs et bien entendu les chauffeurs portent la ceinture aux places qui en sont équipées.

Ensuite, à l'issue de la matinée académique, le 1.000 jeunes présents ont été invités à signer leur charte sécurité par laquelle ils s'engagent à dire non à l'alcool, à la drogue et à la vitesse et à dire oui

Mot du président



L'objectif ultime de nos rencontres annuelles, au cours desquelles nous organisons une session d'étude, est de dresser le bilan des activités et actions qui ont marqué la dernière année, tant du côté européen que du côté de l'Amérique, par le biais de notre assemblée générale. Cette rencontre annuelle nous permet aussi de faire le point sur la situation en matière de sécurité dans le transport des jeunes sur chacun de nos territoires ou dans le pays que nous représentons.

Le présent numéro du *bulletin de l'Aist* permet aussi à tous les membres de notre association qui n'ont pas pu se déplacer vers l'Angleterre à l'automne 2004 de prendre connaissance de ces rapports d'activités et de l'état des dossiers qui nous préoccupent sur chacun de nos territoires. D'ailleurs, celui qui d'entre tous retient l'attention de tous est sans contredit: la sécurité des jeunes que nous transportons.

Ainsi, chacun travaille à sa façon à l'avancement de ses dossiers respectifs, qu'ils soient d'ordre politique comme c'est souvent le cas du côté européen ou d'ordre technique et financier qui semblent préoccuper davantage les intervenants d'Amérique. Tout cela se fait dans la transparence

et notre intérêt pour la sécurité ne doit pas avoir de frontières.

Pour atteindre cet objectif sécurité, notre organisation qui, on le constate, a donc toujours sa raison d'être, doit continuer à faire preuve d'ouverture. Nous devons continuer à maintenir et à tisser des liens, non seulement entre ses membres fondateurs eux-mêmes, mais également avec et entre les membres actifs répartis sur presque tous les continents. Il faut également susciter l'intérêt et l'adhésion à notre cause, en sollicitant de nouveaux membres. Notamment, là où nous tenons des voyages d'étude, nous devons faire valoir que notre intérêt ne s'arrête pas à découvrir leur niveau de préoccupation à la sécurité du transport des élèves et les moyens qu'ils s'offrent pour promouvoir cette sécurité, mais que, par leur adhésion, nous pourrions leur transmettre notre expertise et notre savoir faire à la matière.

Il faut donc continuer à y croire et travailler de concert afin que notre organisation progresse vers l'atteinte de son objectif principal, la sécurité.

LE PRÉSIDENT,
GASTON LEMAY

à une conduite responsable et au port de la ceinture en toute circonstance.

L'après-midi fut consacrée à la visite des stands des exposants et à la reconstitution par des cascadeurs professionnels d'un accident par

refus de priorité de droite, suivi de l'embrasement du véhicule et de l'intervention des pompiers de Bastogne.

Enfin, comme mentionné plus haut, les exercices d'évacuation d'autobus par l'entreprise Penning,

avec le concours de l'AIST, sont venus ponctués une journée riche en émotion en en enseignant pour tous, avec à l'esprit un objectif commun, la raison d'être de l'AIST : « la sécurité du transport des jeunes ». ✎

AIST : bilan des activités 2003-2004

AIST

À l'assemblée générale du 9 octobre 2004 convoquée à Bristol, Angleterre, le secrétaire général de l'AIST a présenté le bilan des activités de l'année 2003-2004. M. Flahaut a ainsi évoqué trois points concernant l'environnement international dans lequel les acteurs du transport de personnes se positionnent.

- **la menace terroriste** : bien loin d'un risque abstrait, les transports collectifs de personnes sont désormais les proies du terrorisme international. Cet aspect, encore souligné par notre président dans un récent éditorial de notre revue internationale, épargne encore les transports collectifs d'enfants. Mais jusqu'à quand ? Personne n'est à l'abri. Quelles réponses apporter ? Quelles procédures mettre en place ? Quelles consignes respecter ? L'AIST, dans la discrétion, sans faire de catastrophisme, doit sereinement réfléchir à ces problématiques.

- **la sécurité routière** : pour la première fois, l'OMS, en avril 2004, en a fait une Journée mondiale, preuve de l'importance cruciale de cet enjeu. Il l'est pour nos pays développés, mais les efforts des deux dernières décennies nous ont permis d'améliorer très sensiblement le bilan. Il l'est surtout pour les pays émergents, en voie de développement. Là-bas, l'hécatombe ne se résorbe pas mais, bien au contraire, explose. La mobilité croissante, les défaillances énormes des infrastructures routières, l'inorganisation des réseaux de transport, le manque de contrôles et de réglementations sont autant de raisons qui poussent aux accidents de la route. Cette année encore, dans ce cadre, de graves accidents d'autocars se sont produits de par le monde.

- **l'augmentation du prix du baril de pétrole** : ce prix frôle depuis plusieurs mois les 50 dollars US le baril, résultat de la crise irakienne tarissant une source im-

portante de production, de la faiblesse des stocks, et plus encore de la demande exponentielle de pays comme la Chine. Les spécialistes annoncent que toutes les conditions sont réunies pour que le prix de cette denrée ne baisse pas significativement. Cette situation a naturellement des implications très directes sur les coûts d'exploitation des véhicules de transport collectif. Cet élément est à prendre en compte dans l'analyse des prix du transport scolaire.

Les dossiers importants

Face à cet environnement, la situation du secteur des transports collectifs de jeunes n'a pas connu de bouleversements majeurs cette année même si certaines mesures comme l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les autocars en Europe par exemple ont focalisé l'attention. Globalement, cette sécurité reste à un niveau satisfaisant, tant au niveau américain qu'au niveau ouest européen. Sans doute parce que la vigilance est mise en avant par tous les acteurs du transport scolaire. Et l'AIST y a pris sa part. C'est donc sous le signe de cette vigilance qu'en 2004, l'AIST a investi des dossiers importants pour la qualité et la sécurité des transports collectifs de jeunes. Pour les fins de bilan annuel, trois ont été recensés.

Les transports scolaires dans les pays d'Europe centrale et orientale

L'AIST-Europe n'a ainsi pas manqué de saisir la Conférence européenne des ministres des transports de la préoccupante et délicate réalité des transports scolaires dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO). Tout d'abord, à l'occasion du 50e anniversaire de la CEMT en décembre 2003, l'AIST a demandé que la CEMT, dans le cadre de l'application de sa Résolution n°2001/1 sur la politique des transports dans les PECO, se saisisse de cette question en facilitant les échanges d'expérience et en évaluant les sys-



MM. Pajot, Luc Lafrance, Lemay, Flahaut et Eloy

tèmes mis en place. L'Association considère en effet que l'accès à l'éducation est une exigence et qu'il doit être facilité par des transports adaptés, sûrs et confortables. Outre la question essentielle du financement d'un tel système, il s'agirait d'établir un constat de la situation actuelle ainsi qu'un bilan des processus de privatisation des réseaux de transport, notamment scolaires, dans les pays de l'ex-bloc soviétique. Comment sont-ils organisés? Les besoins des jeunes sont-ils pris en compte? Autant de sujets importants qu'il serait judicieux d'envisager au niveau international. L'AIST-Europe a ensuite transmis une lettre le 15 juin 2004 demandant des mesures concrètes à la CEMT, laquelle a répondu avoir annoncé que, dès octobre 2004, le Groupe sur la sécurité routière compte aborder le problème de la sécurité routière des jeunes et qu'à cette occasion il lui a semblé utile d'envisager la mise à jour de la Résolution adoptée en 1984 sur les transports scolaires en traitant plus globalement du problème des trajets domicile-école. L'AIST sera consultée à ce sujet.

La signature de la Charte européenne de la sécurité routière

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. Cette charte fait partie du programme européen de sécurité routière et 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 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 le patronage par la Commission européenne de notre 1re Journée internationale de la sécurité organisée par l'AIST. Cette mobilisation de tous les acteurs, notamment la société civile, reste notre plus évident allié. Plus l'opinion publique est réceptive aux messages de prévention, qu'ils visent la bicyclette, la marche à pied, la voiture ou le car, plus l'action de l'AIST et de ses membres s'en trouve facilitée.

Les règles d'exploitation des autocars et transports d'écoliers

Cette année aura été particulièrement fournie en mesures ou réflexions des deux côtés de l'Atlantique. Ce qui est très intéressant à noter, c'est le phénomène de convergence des dispositifs.

- **En Europe**, les autobus scolaires américains, importés en Grande-Bretagne pour FirstGroup, commencent à lézarder le mur de la polyvalence des véhicules. Ainsi, des véhicules « gros porteurs », spécifiques scolaires et contenant jusqu'à 73 élèves, se développent. L'AIST via l'Anateep, en collaboration avec le Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (Cesar), a testé ce type de véhicule pour évaluer sa dangerosité. Cette dernière n'a pu être mise en évidence. Le véhicule se diffuse très vite sur les routes



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 Ecolier
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)

européennes.

- **En Amérique**, le port de la ceinture de sécurité, imposé progressivement en Europe, fait ainsi l'objet de sérieuses controverses aux États-Unis. L'État de New York, après avoir émis une directive exigeant les ceintures de sécurité dans les autobus scolaires, a dû faire marche arrière à cause de la forte opposition à une telle règle de la part de l'industrie et des conseils scolaires. Aucune étude n'a encore démontré que le port de la ceinture est plus sécuritaire que le compartimentage des banquettes. Le débat reste donc entier.

Sur ces trois dossiers, la structure internationale s'appuie avec bonheur sur ses comités continentaux, plus proches des problématiques du terrain et des acteurs. Toutes les décisions et prises de parole sont néanmoins conformes à la Charte de la sécurité que nous avons adoptée lors de la fondation de l'AIST. Ainsi, notre association allie pragmatisme, souplesse dans la mise en œuvre des actions et efficacité, pour le plus grand bien des enfants transportés.

Les conférences et colloques

Bien entendu, au travers de ses organismes fondateurs, l'AIST est présente dans de nombreuses manifestations, techniques ou plus politiques.

Décembre 2003 - Colloque européen «Transport et accessibilité : allons plus loin»

Placé sous l'égide du ministère français de l'Équipement et de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), cette manifestation a permis d'établir, grâce aux interventions d'experts de haut niveau, un bilan de l'accessibilité des transports par rapport aux personnes handicapées.

L'AIST, en intervenant directement auprès de la CEMT, a expliqué combien il était nécessaire d'intégrer, lorsque médicalement possible, les jeunes handicapés aux programmes réguliers d'enseignement. Et pour réaliser cet objectif, le transport est une condition sine qua non de réussite de cette intégration.

Mai 2004 - La troisième Conférence canadienne sur le transport scolaire

L'AIST-Amérique y a participé, via l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ). Cette conférence a permis de regrouper les organisateurs de transport scolaire des différentes provinces canadiennes venus échanger sur l'organisation et la sécurité du transport scolaire. Lors de la journée des exposants, l'ATEQ a tenu un stand d'information permettant aussi à l'AIST de se faire connaître auprès des partenaires canadiens. Les organisateurs de cet événement souhaitent donner à cette conférence une structure plus permanente. L'ATEQ a suggéré que l'AIST-Amérique devienne le véhicule par lequel la Conférence canadienne pourrait se doter de ce caractère plus permanent. À ce stade-ci, aucune décision n'a été prise et le dossier chemine toujours.

Juin 2004 – Colloque franco-suédois sur la sécurité routière

Organisé par les gouvernements français et suédois, c'est dans le cadre du Swedish Trade Council que s'est déroulé ce colloque sur le thème «Vision Zéro» – Utopie ou réalité? approches politiques et industrielles auquel nous avons été conviés. Différents sujets ont été abordés autour des thèmes de l'Usager – attitudes et comportements – de l'infrastructure et des véhicules. Cette demi-journée a constitué un forum idéal pour initier et approfondir des contacts et développer des échanges.

La Journée internationale pour la sécurité du transport des jeunes

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.

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). 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 des opérations à destination des jeunes transportés.

En Amérique c'est principalement au Canada que des manifestations ont été organisées. Plus de 110 organes de presse ont été alertés, des interviews d'organisations membres de l'AIST, comme l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ), ont été programmées.



L'AIST-Amérique s'est surtout concentrée à solliciter les différents partenaires gouvernementaux pour collaborer à la Journée internationale de la sécurité du transport des jeunes. C'est ainsi que le ministère de l'Éducation, le ministère des Transports, la Fédération des commissions scolaires du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec et le Commission des

transports du Québec ont emboîté le pas en émettant soit un communiqué de presse, soit une lettre d'appui, afin de souligner cette Journée. Des sites ministériels (de l'Éducation par exemple) ont fait leur une sur cette manifestation ! La presse aux États-Unis n'a pas été en reste. School transportation News (STN), la référence en matière de transports scolaires américains, a fait un reportage sur cette Journée internationale.

En conclusion, M. Flahaut a tenu à souligner les 10 ans de l'AIST. Elle a réussi à se faire connaître et

à se faire reconnaître, notamment comme OING. Les 10 ans à venir nécessitent un nouveau départ, fondé sur l'implication renouvelée de ses fondateurs mais également sur le recrutement de nouveaux membres. Alors l'heure est à la mobilisation de chacune, de chacun d'entre nous. L'AIST a de très belles années devant elle. ✨

Rencontres avec l'AIST à Bristol

ANGLETERRE

En octobre 2004, les membres de l'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes se réunissaient à Bristol dans le cadre d'un voyage d'étude sur le transport de personnes en Angleterre, en particulier le transport des jeunes. Les conférences, les échanges formels et informels ont encore une fois permis de constater que, même parmi les pays les plus industrialisés, les écoliers n'ont pas tous accès à un transport de qualité, sécuritaire et gratuit. Nous vous présentons dans ce numéro un condensé des exposés de nos hôtes anglais.

Tentative d'introduction d'autobus scolaires américains par FirstGroup

FirstGroup, une multinationale largement implantée en Grande-Bretagne, y opère 10 000 autocars, autobus urbains et autobus scolaires, ce qui représente 23% du marché du transport de personnes, soit le plus important transporteur sur le territoire. L'entreprise, qui possède aussi des trains de banlieue et de voyageurs, compte près de 50 000 employés uniquement en Grande-Bretagne.

First Student -la division du transport scolaire de FirstGroup- a convaincu le gouvernement d'homologuer un autobus scolaire de type américain, avec les spécifications européennes de sécurité, puis tente maintenant de l'introduire en Angleterre. First Student qui compte déjà 36 circuits utilisant un autobus jaune de chrome a aussi con-



loguer un autobus scolaire de type américain, avec les spécifications européennes de sécurité, puis tente maintenant de l'introduire en Angleterre. First Student qui compte déjà 36 circuits utilisant un autobus jaune de chrome a aussi con-

Adhérez à l'AIST

Cotisations : (1^{er} juin 2005 au 31 mai 2006)

- 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

vaincu le gouvernement de lui rembourser 95% de ses taxes qui jusque-là n'était possible que pour les services de transport urbain enregistré et ouvert au public. Entre-temps, tous les autres écoliers continuent d'utiliser les transports urbains, en bénéficiant de tarifs réduits, environ 2\$ par jour.

La sécurité étant leur première préoccupation, le véhicule a été adapté pour répondre aux exigences européennes : ceintures de sécurité adaptées aux enfants, angles arrondis des dossiers de banquettes, télévision en circuit fermé... L'accès au transport scolaire est réservé aux écoliers résidant à plus de 2 milles (3,2 km) pour les moins de 8 ans et de 3 milles (4,8 km) pour les 8 ans et plus, à moins que le district scolaire décide de participer financièrement et de réduire la distance de marche pouvant aller jusqu'au porte à porte pour les plus jeunes. À bord de l'autobus, chaque élève a une place désignée et, pour faciliter la communication, un conducteur est aussi désigné au circuit. Ce dernier doit également montrer patte blanche puisqu'à l'embarquement, il doit fournir un CRB (Criminal Record Board). Le conducteur reçoit aussi une formation spécifique lui permettant d'apprendre comment s'adresser aux enfants selon leur âge et comment agir lors de situations conflictuelles.

Par ailleurs, pour assurer la sécurité des écoliers, First Student croit à l'importance d'établir un partenariat efficace avec l'école, les parents, les étudiants et les autorités locales ou régionales. Ainsi, l'écolier doit prendre connaissance et adhérer à un code de comportement dans l'autobus, basé sur le respect d'autrui et le respect de leurs biens. On a vite constaté que l'autobus spécifique au transport scolaire avait eu un effet positif sur les problèmes d'intimidation, les comportements anti-sociaux et l'absentéisme (réduit de 57% par rapport à ceux qui utilisent le transport public). Les écoliers sont aussi invités à pratiquer des exercices d'évacuation en cas d'accident ou d'incendie.

Planification des parcours scolaires à Bedford

« La communauté du Bedfordshire County Council se mobilise pour faire en sorte que les enfants marchent, utilisent leur vélo ou prennent l'autobus de façon sécuritaire pour se rendre à l'école » est venu

expliquer Mme Lorraine O'Gorman, conseillère en stratégie de l'environnement au Département de l'éducation pour la région Est de l'Angleterre, « donnant ainsi suite au plan d'action 2003 du Gouvernement qui vise à réduire l'impact environnemental et la congestion causés par les nombreux déplacements automobiles aux abords des écoles (19% des voyages quotidiens) et leur impact sur la santé des élèves (obésité) ».

Pour ce faire, un plan d'action en 4 points : 1) encourager et accélérer les bonnes pratiques dans les écoles ; 2) 7,5 M /année pour payer des surveillants de projets de plans sûrs pour protéger les enfants ; 3) accorder des fonds aux écoles pour améliorer l'accès aux écoles, aménager des espaces bicyclettes ; 4) réviser la législation pour améliorer le système.

Le Gouvernement, par leurs agents locaux, consulte et incite la planification de parcours scolaires, en partenariat avec les écoles ou les autorités municipales. Il encourage les écoles à introduire dans le curriculum la formation à la sécurité dans les transports à pied, à vélo, en autobus.

Depuis la mise en place du programme, 30 écoles du Bedfordshire County Council ont soumis leur projet de planification de parcours scolaires et ont reçu leur "capital grant money", c'est-à-dire un financement de 3 000 £ par école, plus 5 £ par enfant. Pour en connaître davantage sur le programme, consultez le site web :

www.bedfordshire.gov.uk

Le projet de Borough of Poole

Octobre 2005 : M. Nick Ellis, coordonnateur du "School Travel Plans" à Poole, présente aux membres de l'AIST le projet de cette ville de 140 000 habitants, située dans le sud-ouest de l'Angleterre. La culture de l'automobile y est très puissante et on critique facilement le transport en commun. Ainsi, convaincre la population de laisser la voiture à la maison, comme le souhaite le gouvernement, constituait donc un énorme défi. Et c'est en

Mme Lorraine O'Gorman, M. Nick Ellis, M. Gaston Lemay



2000 que la ville de Poole devient la première ville d'Angleterre à adhérer au nouveau programme gouvernemental visant à réduire la circulation aux abords des écoles et à améliorer la sécurité des écoliers qui la fréquentent.

Bénéficiant d'une subvention gouvernementale durant 3 ans seulement pour mener à terme ce projet, M. Ellis a vite constaté que la ville de Poole possédait déjà un plan d'urbanisme visant à réduire les déplacements devant les nouvelles écoles, mais aucun mécanisme visant à promouvoir la sécurité et de moyens de transports alternatifs et non polluants auprès des parents, écoliers, automobilistes, piétons, cyclistes, autorités scolaires entièrement vouées à leur mission éducative ou transports publics et privés. Une vaste consultation a donc été nécessaire pour évaluer la situation pour chacune des écoles, les habitudes des usagers de la route à son abord, les besoins des parents, des écoliers et autres observations. Bien que chaque école (il y en a 42 à Poole) doit répondre à des besoins et faire face à des réalités qui lui sont propres, il est apparu clairement, durant la phase de développement des plans, que chacune des écoles devaient suivre les étapes suivantes : 1) décrire l'école et son environnement ; 2) identifier les problèmes mettant en péril la santé et la sécurité des écoliers ; 3) faire enquête sur leurs causes ; 4) préparer un plan d'action (qui, quoi, quand, comment) ; dresser une liste d'idées pour fins de discussion ; 5) faire une déclaration d'engagement visant à appliquer le plan.

Ainsi, le service des transports de la ville de Poole a pu élaborer un modèle type de "School Travel Plan" que chaque école peut adapter à ses besoins et au besoin de la population qu'elle dessert. Pour en connaître davantage, consultez le site web www.boroughofpoole.com dans la section a-z of services, Transportation Services, School Travel Plans.

Les parents militent pour une meilleure sécurité

Ce n'est pas le hasard qui a mené Mme Pat Harris à fonder Busk "Belt up school kids", c'est plutôt pour éviter que d'autres enfants, comme ce fut le cas pour son propre enfant, perdent la vie par manque de sécurité dans le transport des écoliers. Elle a perdu sa cause en jus-

tice certes, mais elle a fait des gains substantiels au niveau de la sécurité que l'on accorde de plus en plus au transport des écoliers en Grande-Bretagne.

Les nombreuses interventions et un lobby fort agressif menés par Busk ont fort probablement contribué à une prise de conscience collective et incité le gouvernement à adopter des mesures concrètes pour améliorer la sécurité des écoliers, notamment en ce qui a trait au programme de planification de trajets scolaires sécuritaires. Busk réclame désormais du gouvernement

M. Gaston Lemay et Mme Pat Harris



l'obligation de respecter la norme « un enfant, une place, une ceinture en trois points d'ancrage + la supervision d'un adulte » dans tous les transports scolaires publics. Après avoir fait des études d'impact avec de vieux véhicules et constaté que les banquettes se détachaient de leur socle lorsqu'on y avait installé des ceintures, Busk fait également pression pour que le parc de véhicules servant au transport des jeunes soit rajoint et que les banquettes soient attachées à la structure du véhicule. Elle recommande que la porte de secours d'un autobus soit bloquée lorsque celui-ci circule à plus de 3 km/heure, que des télévisions en circuit fermé soient installées à bord du véhicule pour protéger les conducteurs accusés sans raison et pour réduire le vandalisme.

Busk organise également des activités de promotion de la sécurité, notamment une semaine nationale de sécurité dans les écoles, des séminaires et des conférences destinés aux autorités scolaires, aux transporteurs. Busk a enfin produit une liste de recommandations sur les responsabilités que devraient assumer chacun des intervenants dans le transport des jeunes, qu'il s'agisse des parents, de l'école, des écoliers, des transporteurs et du ministère de l'Éducation ainsi qu'une procédure d'analyse des plaintes pour mauvais comportements à bord de l'autobus.

Pour en connaître davantage sur Busk, visitez le site : www.ldv.co.uk

AIST

Comité de direction 2004-2005

Gaston Lemay
Président
Canada

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

Michel Dislaire
2^e Vice-président
Belgique

Carlos Lopez Cortinas
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