



ASSOCIATION INTERNATIONALE  
POUR LA SÉCURITÉ  
DU TRANSPORT DES JEUNES

# LE BULLETIN DE L'AIST

N° 16  
printemps 2006

Edition européenne en langue française de la revue internationale de l'AIST  
AIST-Europe - 8, rue Edouard Lockroy 75011 Paris - Web : [www.aist-europe.org](http://www.aist-europe.org)  
Tél. (0)1 43 57 42 86 - Fax : (0)1 43 57 03 94

## Rapport d'activité 2004-2005

AIST

Par Jean-Louis Flahaut,  
secrétaire général de l'AIST



### L'environnement

Pour la troisième fois, notre assemblée générale annuelle de l'AIST se tient à Québec, siège international de l'AIST. Et, petit rappel historique en avant propos, c'est en quelque sorte un retour aux sources, car après la création de l'AIST à Paris le 18 avril 1994, la première assemblée générale statutaire s'est déroulée à Québec le 9 juillet de la même année. Pour mémoire également, nous citerons la 7<sup>ème</sup> assemblée générale qui s'est tenue ici en 2000, année symbolique ...!

Avant de commencer à évoquer plus précisément l'activité de notre association, quelques mots sur

le contexte international depuis notre dernière rencontre à Bristol au Royaume Uni.

Ce contexte général n'a guère évolué au cours de l'année écoulée, ceci malheureusement sur plusieurs sujets.

Les tensions politiques sur la scène internationale demeurent, nous sommes toujours dans la même situation au Moyen Orient que ce soit en Irak, en Israël ou en Iran. Les répercussions sont les mêmes dans nos pays où s'exerce une menace terroriste qui prend souvent pour cible les lieux touristiques et les moyens de transport. Nous ne pouvons pas oublier les attentats qui ont frappé en juillet 2005 le



## Mot du président



Nous avons tenu notre assemblée générale le 27 janvier dernier au Canada, dans le cadre d'un voyage d'étude organisé à l'intention d'une délégation AIST-Europe en visite à Québec du 25 au 29 du même mois. L'objet de la présente édition est donc de vous rendre compte des principales activités de notre Association au cours de l'exercice 2004-2005 qui s'est terminé le 31 mai dernier.

Ce voyage d'étude a aussi été l'occasion de raviver les liens qui nous unissent tous dans une même cause et échanger sur l'organisation du système de transport scolaire au Québec.

La première activité de la délégation, et non la moins spectaculaire, fut d'assister à la conférence de presse de lancement de la campagne provinciale de sécurité dans le transport scolaire, à laquelle participaient le ministre québécois des Transports, M. Michel Després, plusieurs partenaires de sécurité et, bien entendu la sympathique mascotte Bubu. Une impressionnante couverture de presse en a résulté.

Au niveau davantage technique, nous avons été reçus pour un déjeuner et une

visite de l'entreprise par le Groupe Auger, membre transporteur de l'AIST de la région de Québec, suivis d'une rencontre à la Fédération des commissions scolaires du Québec -les commissions scolaires étant les organisatrices du transport scolaire au Québec, et enfin d'une rencontre au Centre de formation en transport de Charlesbourg dont l'offre de services en matière de mécanique et de conduite de véhicules lourds s'étend sur tout l'Est du Québec.

Le programme prévoyait également les rencontres annuelles du Comité de direction et enfin, nous avons accordé quelques heures de détente à la délégation européenne en leur faisant découvrir le Carnaval de Québec. Ils en garderont un souvenir impérissable. Notre prochaine édition fera état plus en détails des rencontres officielles de ce programme ainsi que des activités de promotion de la sécurité du transport des jeunes par plusieurs de nos membres. Bonne lecture.

LE PRÉSIDENT, GASTON LEMAY

métro et les bus londoniens (bilan de 56 tués) ceci après Madrid en mars 2004 où il y eut 200 tués. En conséquence, les Etats prennent des mesures logiquement plus contraignantes, ce qui est un frein à la circulation des personnes.

Le prix du baril de pétrole qui

inquiétait déjà l'an passé quand il était aux alentours de 50 dollars US a fleuri en fin d'année 2005 avec la barre des 70 dollars. Nous retrouvons donc mathématiquement le renchérissement du coût général des transports et en particulier celui qui concerne les transports scolaires. Outre les

tensions internationales qui accentuent la spéculation sur les prix, nombre d'experts alertent les autorités internationales sur la rareté programmée de cette denrée qui fait fonctionner l'économie mondiale. Cela n'annonce guère une baisse durable de cette matière première. Les solutions alternatives

tardent à se développer de façon significative. Cette situation devrait inciter les autorités compétentes à aider au développement de nouveaux types de moteurs moins gourmands en carburant et/ou à favoriser l'utilisation d'autres sources d'énergie (diester, pile à combustible,...).

Parallèlement, la promotion des modes «doux» de transport (vélo, pédibus,...) semble vouloir s'amplifier, la notion de développement durable progresse dans les esprits. Des plans de déplacement scolaire apparaissent de plus en plus fréquemment, montrant que la voiture n'est pas le meilleur moyen de déplacement en ville. Nous nous apercevons que cette réflexion va de pair avec celle qui a trait à l'obésité des enfants et à leur activité. De chaque côté de l'Atlantique, on redécouvre les avantages du déplacement à pied ou à bicyclette pour se rendre à l'école. Par exemple, les enseignants constatent que plus les enfants sont actifs plus ils sont disposés à l'apprentissage. Economie d'énergie et santé publique semblent donc devoir faire cause commune dans les pays les plus riches évidemment.

En effet, ce qui est marquant également dans ce contexte international, c'est la disparité de qualité et de sécurité dans les transports entre les différents continents, voire même à l'intérieur de ces continents, en fonction des niveaux

de vie respectifs. Les articles que nous collectons dans les différentes revues de presse nous amènent malheureusement à constater cet état de fait. En Asie, cinq accidents (trois en Chine, un au Sri Lanka et un autre au Vietnam) totalisent à eux seuls 109 tués ! Au Mexique, un seul accident, 20 tués et 15 blessés graves. Nous pourrions continuer cette liste avec d'autres pays comme le Pérou, le Maroc, la Pologne,... Les causes nous les connaissons : véhicules défectueux, mauvais état de l'infrastructure routière, erreurs de conduite et fatigue. Mais en amont, on retrouve bien sûr les problèmes liés au développement économique de ces pays où la perception de la sécurité routière est loin d'être un enjeu national. A cet effet, nous pouvons rappeler le bilan inquiétant en 2004 dans les Pays de l'Europe Centrale et Orientale (PECO). Nous nous félicitons l'an dernier que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) ait fait du thème de la sécurité routière une journée mondiale mais nous percevons aussi l'ampleur de la tâche à accomplir et les fossés à combler.

### L'activité de l'Aist Amérique

Au cours de la dernière année, l'AIST Amérique a concentré ses efforts, entre autre chose, au développement de contacts auprès des différentes organisations de transport au Mexique afin de

planifier un voyage d'étude pour l'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes. Malheureusement, n'ayant pu obtenir de confirmations ou d'engagements fermes de ces intervenants, ce voyage n'a pu être effectué.

L'AIST-Amérique a aussi fait la promotion de la Journée internationale de sécurité du transport des jeunes en interpellant différents intervenants afin que ceux-ci s'impliquent davantage dans la campagne de sécurité. Il s'agissait du ministère des Transports du Québec, du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport du Québec, de la Société de l'assurance automobile du Québec, de la Commission des transports du Québec et de la Fédération des commissions scolaires du Québec.

De plus, l'AIST-Amérique a maintenu ses échanges avec les organisateurs de la Conférence canadienne sur le transport scolaire. La dernière Conférence s'était tenue en 2004 au Québec et la prochaine est prévue en avril 2006 à Halifax, Nouvelle-Écosse. On se rappellera que l'AIST-Amérique avait proposé, lors de cette Conférence, que leurs activités puissent se tenir sous l'égide de l'AIST-Amérique, afin d'assurer une certaine pérennité à l'événement et à cette structure canadienne.

Les représentants de l'AIST-Amé-

rique se sont aussi rendus aux Etats-Unis visiter les installations du fabricant d'autobus scolaires Thomas, en Caroline du nord. Cette visite a permis aux participants de découvrir le nouveau véhicule mis en marché en 2005 par ce fabricant.

Dans un autre ordre d'idée, par le biais de l'Association du transport écolier du Québec, l'AIST-Amérique a continué à s'impliquer dans les différents dossiers tant en matière de sécurité qu'en matière de réglementation.

Ce fut le cas notamment sur la scène canadienne lorsque le gouvernement du Canada a manifesté son intérêt de réglementer et rendre obligatoire l'installation de systèmes d'ancrage et l'utilisation de sièges d'appoint pour le transport de jeunes enfants du niveau préscolaire et ce, dans tous les autobus scolaires au Canada.

À la suite des représentations faites autant par l'industrie du transport scolaire que par les représentants des provinces sur les différents problèmes d'application d'une telle réglementation, le gouvernement fédéral a décidé de retirer ce projet de réglementation.

Toujours sur la scène canadienne, une démarche a été entreprise afin d'uniformiser les heures de conduite des conducteurs de véhicules lourds pour l'ensemble des provinces canadiennes. L'AIST-Amérique, par le biais de l'ATEQ, a participé aux différents comités de travail concernant l'harmonisation de cette réglementation sur tout le territoire.

Sur la scène québécoise, une nouvelle réglementation en matière de sécurité a été mise en vigueur pour la rentrée scolaire 2005-2006, il s'agit du présignallement obligatoire. En effet, depuis septembre 2005, les conducteurs et conductrices d'autobus scolaire au Québec doivent présignaler leur intention d'arrêter leur véhicule pour y faire monter ou descendre des élèves. Cette mesure est surtout efficace sur le réseau routier où la limite de vitesse est de 90km/heure, donc dans les zones moins urbanisées.



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)



En terme de financement du transport scolaire au Québec, les transporteurs en sont à leur deuxième année d'un plan de financement de trois ans, au cours duquel, un réinvestissement a été prévu pour les deux premières années de ce cadre financier. Ce réinvestissement a permis, entre autres, d'améliorer les conditions de travail des conducteurs et conductrices, de même que d'assurer une certaine stabilité de l'industrie.

Enfin, en 2005, nous avons connu aussi une augmentation du nombre de projets de transport collectif en région où il n'y a pas de transport en commun. Il s'agit d'utiliser les places disponibles dans les autobus scolaires afin de les offrir aux passagers adultes. Ces projets sont subventionnés par le ministère des transports.

### L'activité de l'Aïst Europe

#### Les dossiers européens

Dans l'Union européenne, la Commission a adopté un plan visant à

renforcer les droits des passagers dans tous les modes de transport public. Dans son livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, la Commission s'est engagée à placer les usagers au cœur de cette politique. Une meilleure protection des droits des passagers devrait contribuer à améliorer l'image des transports collectifs par rapport à l'usage de la voiture individuelle et à susciter une saine concurrence entre les opérateurs pour développer des services de transport européens compétitifs et performants. La Commission européenne propose également que les droits d'accès aux personnes à mobilité réduite soient garantis quel que soit le mode de transport et que des règles précises et valables sur l'ensemble du territoire de l'Union soient établies.

Le Parlement européen, en adoptant trois directives sur l'installation obligatoire des ceintures de sécurité, a posé un jalon important en vue de réduire de moitié le nombre des victimes d'accidents de la route d'ici 2010. Par con-

séquent, l'installation obligatoire de ceintures de sécurité dans les véhicules devrait démarrer six mois après l'entrée en vigueur de la directive soit au cours du dernier trimestre 2005. Cette mesure concerne tous les véhicules utilitaires et, au premier chef, les autocars de tourisme et les minibus. L'adoption de ces directives établissent un cadre juridique uniforme pour les constructeurs européens, en mettant fin à la divergence des législations nationales. La décision prise comble la dernière lacune, en rendant obligatoire l'installation et l'utilisation de ceintures de sécurité dans les véhicules commerciaux, y compris les autocars. Parmi les mesures connexes adoptées figure l'obligation de faire subir aux sièges des essais de résistances et de dissipation d'énergie afin d'assurer une protection optimale des passagers dans toutes les circonstances d'accidents.

A ce propos, le Conseil fédéral suisse a demandé à ce que les banquettes longitudinales qu'on trouve souvent dans les bus scolaires soient équipées au moins de ceintures abdominales. Des accidents impliquant ce type de véhicule ont suscité la polémique sur la sécurité des enfants à leur bord ces dernières années. Cette réglementation s'appliquera aux véhicules immatriculés pour la première fois à partir du 1er mars 2006. Les véhicules plus anciens devront être munis des équipements requis d'ici au 1er janvier 2010.

En Europe, de façon globale, de plus en plus nombreux sont les parents d'écoliers qui ne supportent plus que leurs enfants soient transportés dans des cars sans qu'ils ne soient ceinturés. On peut citer le dramatique accident qui s'est produit en Irlande au mois de mai dernier où cinq adolescents furent tués et vingt deux grièvement blessés. La polémique a rapidement enflé sur l'absence de ceinture de sécurité dans les cars scolaires. Le gouvernement a dû se prononcer sur un plan pluriannuel de rajeunissement des cars. Outre Atlantique, cette question est régulièrement soulevée malgré le type de construction des schoolbus et le compartimentage. Récem-

ment, le gouvernement fédéral canadien voulait adopter, avant d'y renoncer, une mesure visant à faire équiper les nouveaux véhicules de systèmes d'ancrage pour des sièges destinés à des enfants de moins de 18 kg.

Une autre décision du Parlement européen et du Conseil concerne les temps de conduite et de repos des conducteurs. Un accord a été trouvé sur la révision du règlement qui datait de vingt ans, en outre une directive fixe des normes de contrôles minimales pour les Etats membres.

Les temps de conduite et de repos ont été adaptés aux circonstances actuelles et simplifiés dans leur application. En effet, il est impor-

le Parlement ont affirmé dans une déclaration commune qu'ils feront tout pour accélérer l'adoption du texte pour que la publication puisse avoir lieu en avril 2006 et qu'ainsi les nouveaux tachygraphes soient contraignants à partir de début mai 2006.

Enfin, la directive fixe des contrôles minimaux que doivent effectuer les Etats membres. A ce sujet, le Parlement a accru les exigences en termes de nombre de contrôles dans les années à venir par un texte de loi. A titre d'exemple, on pourrait citer ce qui s'est passé à Athènes (Grèce) en septembre 2005 où lors d'un contrôle ciblant les cars scolaires, il est apparu qu'un car sur quatre n'était pas conforme à la réglementation.



tant que dans un marché unique, on procède également à une harmonisation des règles sociales fondamentales. Le Parlement a insisté aussi sur l'importance d'un accord rapide sur le plan international sur des règles minimales s'appliquant aussi aux conducteurs et transporteurs des pays tiers.

Le temps qu'un conducteur passe derrière le volant est considéré comme temps de travail, pour éviter que des conducteurs fatigués ne puissent reprendre la conduite d'un autobus après plusieurs heures de route.

Pour l'introduction des tachygraphes digitaux, qui a posé depuis deux ans des problèmes tant pratiques que juridiques, le Conseil et le Parlement ont trouvé une solution en deux volets. D'une part, tous les véhicules qui sont mis en circulation pour la première fois devront disposer du nouveau tachygraphe digital. D'autre part, le Conseil et

#### Les actions particulières de l'Aïst Europe

L'Aïst Europe a participé à un colloque franco-suédois le 25 mai 2005 qui traitait de la sûreté des véhicules et des recherches qui étaient entreprises pour renforcer la sécurité routière. Actuellement, les axes de travail des constructeurs sont de trois types. Tout d'abord, il y a la sécurité primaire qui comprend tous les systèmes d'aide à la conduite qui permettent d'éviter l'accident : ABS, ESP, freinage d'urgence, ... Ensuite, il y a la sécurité secondaire qui consiste à protéger les occupants et les usagers sensibles et enfin la sécurité tertiaire qui permet d'intervenir après l'accident. Une place non négligeable a été faite également à la formation des conducteurs afin que ceux-ci comprennent les technologies automobiles et sachent mettre en oeuvre en situation ces mêmes technologies.

## Adhérez à l'AIST

### Cotisations : (1<sup>er</sup> 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



A Courtrai, en Belgique, dans le cadre du Busworld, le thème de la formation des conducteurs de cars a été aussi l'objet d'un colloque organisé par la FBAA. L'Aist y a été invitée. La formation initiale minimum obligatoire qui existe déjà dans certains pays européens (la France par exemple) va se généraliser dans l'Union européenne. Le Centre belge de formation (FCBO) a investi dans deux simulateurs de conduite reproduisant les conditions de conduite d'un autocar (cabine et dix passagers embarqués). Cet équipement viendra compléter la formation théorique des futurs conducteurs mais fournira également une aide précieuse dans le cadre de la formation continue. Un deuxième thème était à l'ordre du jour de cette manifestation et concernait la mise en place du nouveau chronotachygraphe électronique dans les véhicules lourds.

L'Aist Europe a été invitée à assister à Bruxelles à la remise du prix européen de la sécurité routière placé sous le Haut patronage de M. Jacques Barrot, Vice-Président de la Commission européenne chargé des Transports. La cérémonie s'est déroulée en présence du ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles. A cette occasion, Mme Carla de Vries de la Direction générale des Transports de la Commission Européenne a fait un point sur la politique communautaire de sécurité routière.

La Belgique et la FBAA ont été particulièrement présentes cette année puisqu'au mois de décembre, la FBAA s'est à nouveau penchée sur son projet de sécurité, dix ans

après le premier. Il en résulte un nouveau programme en 20 points en direction des conducteurs, des constructeurs, de l'administration, des passagers et des entreprises. William Pajot, Vice-Président de l'AIST, a animé une table ronde et est intervenu pendant cette journée sur différents sujets comme l'incendie d'un car et l'utilisation du ralentisseur de freinage.

La troisième journée internationale pour la sécurité du transport de jeunes s'est déroulée à Paris au ministère français des Transports à la Grande Arche de la Défense. Elle a revêtu cette année une dimension particulière puisque se sont réunis à cette occasion les représentants belges, espagnols et français de l'Aist. Chacun y a présenté les actions menées dans son pays respectif en faveur de la sécurité du transport de jeunes. Ainsi, Louis Eloy a présenté les vingt points du projet sécurité

adopté par la FBAA ainsi qu'un document vidéo de présentation des organes de sécurité à l'intérieur des cars. Choni Garcia Navarro, pour la Fete-Ugt, a parlé de l'obligation de l'accompagnement pour les élèves de moins de douze ans dans les transports scolaires et de l'accessibilité des véhicules pour les enfants à mobilité réduite. Jean-Louis Flahaut a présenté la campagne 2005 sur la sécurité dans les transports scolaires dont le slogan était « Ceinture bouclée, ça l'a fait » ainsi que des reportages télévisés sur des actions menées dans les établissements scolaires. M Oziol, Sous-Directeur à la sécurité et à la circulation routières, a conclu cette manifestation réussie.

### L'activité de l'Aist en Afrique

La Ligue pour l'Analyse, l'Etude de la Sécurité et de l'Assistance aux accidentés (LAESAA) a organisé une table ronde sur la problématique de la sécurité en matière de transport des jeunes scolaires dans les métropoles africaines. Près de deux cents personnes ont participé à cette manifestation. Parallèlement, une campagne de sensibilisation en direction des conducteurs de Yaoundé a mobilisé les écoliers qui ont assuré la distribution de 5 000 fiches porteuses d'un message de sécurité. A noter pour mémoire, l'article paru dans la revue de l'AIST qui traitait des transports scolaires en Côte d'Ivoire.

### Vie interne

L'assemblée générale en octobre 2004 a permis de nombreuses rencontres locales et une meilleure connaissance du système de transport scolaire en Angleterre. On peut regretter que les contacts pris n'aient pas pu se concrétiser par des adhésions à notre structure internationale. Un problème récurrent...

Le projet que nous avons de nous rendre au Mexique pour notre assemblée générale n'a malheureusement pas abouti, du fait des difficultés de trouver des interlocuteurs en temps utile. Cela nous a donné l'occasion de revenir à Québec et de pouvoir ainsi assister au lancement de la nouvelle campagne de sécurité de l'Ateq avec la sympathique mascotte «Bubusse».

Le bulletin de l'Aist a eu deux parutions, l'une au printemps et la seconde en été. Elles ont traité des activités de ses composantes.

### Conclusion

L'Aist a maintenu son activité habituelle. Si elle n'a pas pu trouver de nouveaux partenaires, elle a néanmoins su tirer profit des échanges avec ses propres membres mais aussi avec des organismes autres que sa structure internationale lui permet de rencontrer.



MM. Luc Lafrance, Gaston Lemay et Jean-Louis Flahaut lors de l'Assemblée générale de l'AIST 2006

**AIST**

## Comité de direction 2005-2006

**Gaston Lemay**  
Président  
Canada

**William Pajot**  
1er Vice-président délégué  
France

**Michel Dislaire**  
2e Vice-président  
Belgique

**Carlos Lopez Cortinas**  
3e Vice-président  
Espagne

**Jean-Louis Flahaut**  
Secrétaire général  
France

**Ascension Garcia Navarro**  
Secrétaire générale adjointe  
Espagne

**Louis Éloy**  
Trésorier général  
Belgique

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

**Christophe Trébosc**  
Administrateur  
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