



ASSOCIATION INTERNATIONALE
POUR LA SÉCURITÉ
DU TRANSPORT DES JEUNES

LE BULLETIN DE L'AIST

N° 17
été 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
Tél. (0)1 43 57 42 86 - Fax : (0)1 43 57 03 94

Janvier 2006 : Québec reçoit l'AIST

AIST

En janvier 2006, une délégation de huit personnes représentant l'un ou l'autre des membres fondateurs de l'AIST d'Europe a participé à un court voyage d'étude à Québec visant à approfondir leurs connaissances du système de transport scolaire au Québec. Cette visite coïncidait notamment avec la tenue de l'assemblée annuelle de l'Association internationale.

Visite d'une entreprise de transport scolaire

Après avoir pris en charge le transport du groupe qui venait de

rencontre du personnel qui, soit dit en passant, se démarque par une stabilité et un cumul impressionnant d'années d'expérience, et la présentation des politiques internes de l'entreprise notamment en matière de formation et de contrôle de la qualité et de la sécurité. Notons, que l'offre de services du Groupe Autobus Auger étant assez diversifiée, puisqu'elle couvre les secteurs du transport scolaire, du transport urbain et du transport adapté, cette rencontre a permis aux Européens de mieux saisir les spécificités de chacun de ces modes de transport.



participer au lancement de la 18^e édition de la campagne de sécurité dans le transport scolaire dans une école de Sillery, les propriétaires du Groupe Autobus Auger inc. les ont reçus pour un déjeuner dans un restaurant de Lévis puis les ont accueillis dans leurs nouveaux locaux à Saint-Romuald en banlieue de Québec.

La délégation a eu droit à l'historique de l'entreprise, la visite des bureaux et du garage, une

Fédération des commissions scolaires du Québec

La délégation européenne de l'AIST et son Comité de direction de l'Association ont aussi été reçus par la vice-présidente de la Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ), Mme Josée Bouchard, et quelques-uns de ses collaborateurs.

Mme Josée Bouchard,
vice-présidente, FCSQ



Mot du président



À l'aube d'un douzième exercice financier de notre Association qui s'amorcera le 1^{er} juin prochain, il est plus important que jamais de raviver nos liens et de se serrer les coudes pour poursuivre notre mission. Aussi, d'entrée de jeu, il est capital pour notre Association de motiver ses troupes et de vous inciter non seulement à renouveler votre adhésion en tant que membre actif de notre organisation, mais également de vous solliciter chacun de vous, cher membre, pour encourager d'autres adhésions à l'AIST. Vous avez déjà reçu ou recevrez sous peu votre avis de renouvellement et de mise à jour de votre dossier de cotisation auquel nous aurons joint un formulaire d'adhésion. Si chacun d'entre nous fait en sorte de recruter un nouveau membre, notre Association ne sera que plus forte et surtout davantage en mesure de promouvoir nos intérêts communs. C'est un défi que je me lance et que je vous lance.

C'est aussi l'occasion, au terme d'une année bien remplie, de faire valoir les plus récentes actions de l'AIST et les projets que ses membres ont mis sur pied

ou élaboré pour promouvoir la sécurité sur leur territoire respectif. Pour ce faire, cette présente édition du *Bulletin de l'AIST* vous propose donc quelques réalisations récentes d'activités de sécurité ainsi que les détails sur la visite en janvier dernier de la délégation européenne à Québec.

Enfin, en lien avec ce qui précède, j'ai le plaisir de vous annoncer que la prochaine assemblée générale de l'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes se déroulera à Madrid, en Espagne, au début du mois d'octobre 2006. À cette assemblée seront greffées des rencontres, des conférences et des visites qui permettront aux participants de constater l'évolution de la qualité du transport des jeunes depuis 1996, année où l'AIST avait été reçue en Espagne par la FETE-UGT.

Je vous y donne rendez-vous.

LE PRÉSIDENT, GASTON LEMAY

Après avoir présenté un bref historique de l'organisme et de sa structure organisationnelle, Mme Bouchard a expliqué que, depuis le début des années soixante, le Québec a rendu l'école publique accessible à tous les jeunes et ce, indépendamment de l'endroit où ils résident ou de la richesse de

leurs parents. L'organisation d'un transport scolaire étant un moyen d'atteindre cet objectif, l'État a donc décidé de la financer et de mandater les commissions scolaires de l'organiser, conformément à la Loi sur l'instruction publique. Le budget annuel alloué au transport scolaire par le ministère de

L'Éducation, du Loisir et du Sport au Québec est de plus de 500 M\$. Ces sommes sont réparties entre les commissions scolaires, selon le nombre d'élèves transportés, le kilométrage parcouru et le nombre de véhicules utilisés. Près de 600 000 écoliers sont transportés soir et matin.

Le transport scolaire est assuré pour l'école la plus rapprochée de la résidence de l'élève, selon des critères décrits dans le cadre d'une politique de transport élaborée par chacune des commissions scolaires (distances de marche, parcours, points d'arrêt, etc.)

Dans l'élaboration de ces politiques et dans l'organisation même du service de transport aux élèves, les commissions scolaires font face à plusieurs enjeux pour répondre à l'organisation scolaire, dont en voici quatre.

- L'évolution de la clientèle du transport scolaire (prévoir une baisse d'environ 10 %, soit 88 000 élèves, d'ici cinq ans)
- Le choix du véhicule approprié (capacité, disponibilité et temps requis pour faire le circuit, transport adapté)
- Les points de services à desservir (vaste territoire, élèves dispersés, spécialisation et multiplication des services d'enseignement, augmentation du nombre d'heures d'enseignement au primaire)
- L'horaire des élèves (plusieurs plages horaires pour minimiser les coûts, tenant compte du temps de déplacement et de présence en classe, des conventions collectives

À l'entrée de l'Hôtel de Glace : M. William Pajot, 1er vice-président délégué de l'AIST et maire de la ville de Méliès en France, M. Gaston Lemay, président de l'AIST et de l'Association du transport écolier du Québec, et M. Jacques Marcotte, maire de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.



du personnel enseignant... et des conditions climatiques)

Centre de formation en transport de Charlesbourg

Le Centre de formation en transport de Charlesbourg a reçu les membres de l'AIST pour son assemblée annuelle. Mais, immédiatement avant, les formateurs du Centre se sont rendus disponibles pour présenter les programmes offerts aux élèves et les services aux entreprises. Parmi ceux-ci, le programme Conduite d'autobus menant à une attestation d'études professionnelles (transport scolaire, urbain, par autocar et adapté), le programme Conduite d'autobus urbain, les programmes de Formation pour les conductrices et les conducteurs d'autobus scolaires (cours de base de 15 heures et cours d'appoint de 6 heures) menant au Certificat de compétence obligatoire pour conduire un autobus d'écoliers.

Des échanges fructueux ont suivi l'ensemble des présentations, que ce soit sur les similitudes et les différences dans les façons de faire les choses ou encore sur

les préoccupations communes en matière de réglementation et de sécurité.

La prochaine activité majeure de l'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes se tiendra, au début d'octobre 2006, en territoire espagnol où s'était d'ailleurs tenu un voyage d'étude il y a maintenant 10 ans.

Un peu de tourisme

Enfin, on ne traverse pas l'At-



Octobre 2006 : assemblée générale AIST à Madrid

De retour en Espagne après 10 ans !

L'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes tiendra sa prochaine assemblée générale à Madrid au début d'octobre 2006. S'y greffera une série de rencontres et de visites qui se dérouleront dans le cadre d'un voyage d'étude. Déjà en 1996, l'AIST avait organisé un premier voyage d'étude en Espagne de 10 jours au cours duquel une soixantaine d'Européens et de Québécois avaient échangé sur l'organisation du transport en territoire hispanique, ses opérations et les mesures de sécurité utilisées.

Or, depuis 10 ans, le tableau a changé avec l'adhésion de l'Espagne à l'Union européenne. Cette unification de l'Europe a provoqué la mise en commun, ou plutôt, l'uniformisation de plusieurs lois et règlements sur tout le territoire européen. L'AIST ira constater sur place leur impact sur le transport des jeunes.

Les détails de la programmation de ce voyage d'étude seront connus vers la mi-juin et tous les membres de l'AIST recevront les formulaires d'inscription par la poste.

l'antique sans consacrer quelques heures au tourisme. Ainsi, la délégation européenne de l'AIST a été accueillie par M. Jacques Marcotte maire de la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier pour une visite de l'Hôtel de Glace. Unique en Amérique du nord, cet établissement, comprenant 60 chambres thématiques, un bar, une chapelle, un cinéma, une salle de réception et deux galeries d'art..., nécessite 12 000 tonnes de neige et 400 tonnes de glace chaque année pour sa reconstruction.

Le Carnaval de Québec est une autre attraction typiquement québécoise qui a séduit nos visiteurs. Ils ont pu parcourir les sites, assister à la course de traîneaux à chiens et faire une descente en rafting des pentes enneigées et déguster quelques sucreries et boissons typiques.



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)

Yaoundé : 3^e journée internationale de sécurité visant les motocyclistes

Le 18 octobre 2005, le Cameroun à travers LAESAA (Ligue pour l'Analyse, l'Étude de la Sécurité et de l'Assistance aux Accidentés) s'est joint au reste du monde pour célébrer la troisième édition de la « Journée Internationale de Sécurité du Transport des Jeunes ». Cette fois, LAESAA avait mis un accent particulier sur le transport en moto. Moyen de transport en pleine émergence dans ce pays et connu sous le nom de « moto-taxi » qui consiste à utiliser les motos comme moyen de transport des passagers contre rémunération. Pourquoi porter le choix sur les « moto-taxis » ? Après une étude menée sur ce mode de transport, la Ligue a constaté que :

● Le secteur des « moto-taxis » est un secteur d'activités dans lequel se sont lancés les jeunes à la recherche du pain quotidien,



favorisé par le taux de chômage croissant.

● Les conducteurs de ces engins sont des jeunes qui ne possèdent pas dans la plupart des cas de permis de conduire exigé pour ce type d'engin et encore moins la connaissance des règles de sécurité recommandées pour la circulation en moto parce qu'ils n'ont jamais visité une auto-école.

● Les personnes généralement transportées par les Moto-taxis sont aussi des jeunes ; car ces derniers aiment l'aventure et ont le goût du risque. En plus, ce mode de transport coûte moins cher et paraît plus rapide à cause du non respect de la limitation de vitesse prévue en milieu urbain.

● En conséquence, il y a beaucoup d'accidents mortels sur les routes camerounaises, endeuillant de nombreuses familles et rendant handicapés plusieurs jeunes, les

enfonceant ainsi de plus en plus dans la pauvreté.

Ce secteur d'activités ne pouvant plus être méconnu dans la société camerounaise doit tout simplement être réglementé par le gouvernement et sécurisé par les actions de formation et de sensibilisation, soutient la LAESAA.

C'est pourquoi, lors de cette troisième journée internationale de sécurité du transport des jeunes, la Ligue a voulu mettre en exergue, aussi bien pour les transporteurs que les transportés voire tous les autres usagers de la route, les risques liés à ce mode de transport et promouvoir les mesures pour les prévenir en :

- Conscientisant les motocyclistes aux dangers encourus lorsque, par insouciance ou négligence, ils n'observent pas les mesures sécuritaires ;
- Rappelant à tous les intervenants (parents, transporteurs, éducateurs et autres) leur rôle primordial en matière de sensibilisation et observation à la sécurité dans le transport des élèves en moto ;
- Amenant l'État à réglementer ce secteur d'activités, secteur clé et incontournable de l'économie camerounaise.

Pour atteindre ses objectifs, LAESAA a organisé trois grandes activités à savoir :

- La formation d'une équipe de

25 pairs éducateurs en matière de sécurité routière, tous élèves et principales victimes des bavures routières ;

- Organiser une phase pratique de la formation, consistant à une descente sur le terrain pour toucher du doigt les réalités de ce mode de transport en pleine émergence ;
- La remise des diplômes de fin de formation aux Pairs Éducateurs (tous élèves du collège La Rosière) accompagnée d'une exposition des différentes réalisations de LAESAA sur le plan national.

L'Association des parents d'élèves, les enseignants, les invités et particulièrement les élèves ont encouragé LAESAA qui ne ménage aucun effort pour sauver les vies sur les routes, malgré ses moyens très limités et ont souhaité que LAESAA puisse dans la mesure du possible organiser très régulièrement de telles rencontres.

Quant aux Moto taximen, ils ont



exprimé leur gratitude à l'égard de LAESAA pour l'intérêt porté sur leur secteur d'activités qui est une marque de reconnaissance du rôle économique qu'ils jouent dans la société et ont promis de mettre en application les règles de sécurité qui leur ont été enseignées.

Le Fondateur du collège La Rosière, que LAESAA remercie et félicite vivement pour son implication personnelle à ce franc succès, a tout simplement appelé à un partenariat très nourri avec LAESAA.

La FBAA présente un memorandum au ministre des transports

Le 2 mars 2006, a été reçue par le Ministre André Antoine en charge des transports en Région wallonne, une délégation des représentants des transporteurs actifs en transport scolaire. Cela fait suite à un important audit du transport scolaire commandé par le Ministre afin de faire le point de la situation d'un secteur en difficultés actuellement. Ce fut alors l'occasion pour la FBAA, par le biais du CFA, de faire part de ses préoccupations et de préparer un memorandum de la profession reprenant l'ensemble de ses demandes depuis plusieurs années.

Un sujet qui intéressera les membres de notre Association, l'AIST qui trouveront aussi peut-être des similitudes avec les préoccupations qui sont les leurs dans le fonc-

tionnement du transport scolaire de leur pays.

Tout d'abord un rappel de notre structure

La Fédération Belge des Exploitants d'Autobus et d'Autocars et des Organisateurs de Voyages (FBAA) est une Union Professionnelle reconnue par le Conseil d'État, fondée en 1928. La FBAA compte actuellement 438 membres, entreprises de transport de personnes, représentant 5 937 véhicules tous types confondus, c'est-à-dire autobus, autocars, et minibus.

Les demandes de la profession en transport scolaire présentées au Ministre

Le transport scolaire a été structuré dans les années 70



Adhérez à l'AIST

Cotisations : (1^{er} juin 2006 au 31 mai 2007)

- 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

dans des zones géographiques homogènes et dans le respect du pacte scolaire. Destiné à être un transport de carence des lignes publiques, le transport scolaire a été régi par plusieurs cahiers de charges successifs et son tarif est toujours basé sur le prix de revient original inspiré de celui des véhicules standards utilisés par les loueurs TEC. Les dix critères de coûts du tarif des transports scolaires wallons sont les mêmes que ceux des bus réguliers pour la catégorie de capacité supérieure (+ de 46 places assises) et sont proportionnellement dégressifs pour les capacités inférieures. Les contrats conclus par appels d'offre restreint ont une durée de 10 ans. Au départ, la plupart des véhicules mis en service par les transporteurs privés étaient de grande capacité et les tarifs étaient, à quelques rares exceptions près toujours respectés. Aujourd'hui la proportion des petits véhicules s'est inversée et ils représentent la majorité. Ce phénomène s'est fortement accéléré au cours des dix dernières années suite aux difficultés croissantes de circulation et au ralentissement des vitesses d'exécution des circuits scolai-

ne prévoient pas de discrimination entre les chauffeurs des grands et des petits véhicules, un nombre important des petits circuits remis sur le marché ne trouvent plus preneur car ils ne sont plus rentables sur base du tarif officiel. Ceux-ci sont alors négociés pour des durées limitées d'un an en procédure de gré à gré.

Bien que faisant intervenir des prix plus élevés, ces nouveaux circuits ne permettent pas aux transporteurs d'avoir une vision claire à moyen terme sur les investissements en matériel et sur la pérennité de leur activité.

Soucieux de ces problèmes ainsi que des contraintes sociologiques liées aux durées de transport, les transporteurs désirent soumettre certaines pistes de réflexion. Celles-ci sont basées sur une longue pratique de terrain et se veulent constructives.

La qualité des circuits de transport scolaire est très dépendante de la durée de ceux-ci et dès lors de leur vitesse d'exécution. Pour améliorer cette dernière, il conviendrait dans un premier temps de prévoir, pour les enfants n'étant pas touchés par un handicap, des aires de

rendre ces circuits à nouveau attrayants pour les usagers et les transporteurs. La création d'aires de chargement permettrait aussi l'étude du passage de bus de ligne à certaines de celles-ci.

Cette mesure ne devrait pas se faire sans une révision du cahier des charges des transports scolaires dans ses aspects techniques et tarifaires.

Le coût salarial (C9) ne devrait plus être proportionnel à la capacité technique requise du véhicule mais être externalisé du prix de revient. De même, il faudrait réduire le nombre de tranches de capacités de véhicules de 7 à, par exemple, 4. Ceci permettrait une budgétisation beaucoup plus précise des moyens à mettre en œuvre pour le donneur d'ordre et pour les transporteurs.

Mémoire relatif au cahier des charges type (M.B. 25/06/99) et à la tarification

La Fédération a préparé depuis 4 ans maintenant un projet de revalorisation des tarifs pour véhicules de petites capacités s'appuyant sur l'intégration complète du coût du chauffeur dans le prix de revient de ces services, ce qui n'est pas le cas actuellement dans le cadre de la tarification en vigueur.

En effet, le coût du chauffeur y est donc repris partiellement, proportionnellement à la capacité du véhicule. Or, si cette démarche se justifie pour certains coûts (exemple consommation de carburant), il est évident qu'il n'en est rien en terme de coût du personnel de conduite vu que le chauffeur est rémunéré à l'heure, de la même façon quel que soit le véhicule conduit.

À ce sujet, il est important de préciser que la durée des prestations est fixée à 6 h par jour minimum (2 x 3h) à partir du moment où la durée journalière du temps de service (amplitude) excède 10h30 ; ce qui est fréquemment le cas en transport scolaire.

Parallèlement à ce projet de revalorisation des tarifs un mémorandum relatif au cahier des charges a aussi été remis.

Sans entrer dans les détails, l'on peut signaler qu'il touche essentiellement les questions de procédure d'attribution des services, d'âge des véhicules, de facturation, de modification des données de base (capacité du véhicule) et de restructuration des circuits.

Conclusions

L'année 2005 n'a pas permis d'obtenir d'avancée significative à propos des dossiers prioritaires susmentionnés. Il devient urgent de répondre à la demande des transporteurs de voir enfin leurs dossiers pris en considération. À cet effet, beaucoup d'espoirs se fondent sur les conclusions à venir de l'audit du transport scolaire (cf. les constats et recommandations relatifs à la perte d'attractivité pour les transporteurs de certains circuits – p. 59 du rapport de P.W.C.) et le secteur est prêt à refaire le point avec le Ministre André Antoine prochainement à ce sujet, afin de continuer à pouvoir offrir un service de qualité en privilégiant la durée des contrats et la relation de confiance entre les partenaires. Car qui dit service de qualité, dit service de sécurité ; ce qui constitue l'élément essentiel de notre profession ainsi que le message que nous véhiculons au travers des associations dans lesquelles nous sommes représentés, telles que l'AIST.

Tels furent en substance les propos tenus par M. Pierre Denis le 22 février 2006 à l'occasion du rapport d'activités du Président de la Commission des services réguliers spécialisés d'Autobus.

Par ailleurs le Conseil de direction CFA du 15 février dernier avait proposé de ne pas se limiter à s'entretenir avec le Ministre de Transports à ce sujet, mais d'entamer aussi une démarche auprès des autres partis politiques. Ce qui fut fait avec un premier résultat, puisqu'une entrevue a déjà eu lieu le 21 février 2006 entre le CFA et le MR où nous avons pu relayer nos préoccupations. Nous sommes dans l'attente d'un entretien avec le PS suite au courrier adressé par la FBAA à son Président.



res ayant entraîné une volonté des donneurs d'ordre de réduire fortement la durée des circuits scolaires.

Étant donné que la dégressivité du tarif est proportionnelle à la capacité technique requise des véhicules, et ce y compris sur la variable coût salarial (C9), et que les pratiques salariales du secteur

chargement et de déchargement communes et d'éviter au maximum le chargement à domicile qui ralentit considérablement la vitesse des circuits et qui rend leur exécution parfois assez malaisée. Cette amélioration de la vitesse des circuits permettrait de plus grands kilométrages et la prise en charge d'un plus grand nombre et donc

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