



Table ronde de Madrid : les débats font consensus

SÉCURITÉ

La sécurité des élèves et l'éducation à la sécurité routière, un binôme indispensable pour le transport scolaire.

Obtenir un transport scolaire sûr et de qualité, est la principale conclusion des journées internationales du transport scolaire célébrées à Madrid et organisées par l'AIST. La FETE UGT, unique organisation espagnole membre de l'AIST était l'amphitryon de cet événement où se sont donnés rendez-vous des représentants d'organisations engagées pour la sécurité et la qualité du transport scolaire de France, de Belgique et du Canada.

Les journées internationales avaient comme but principal d'évaluer la situation dans laquelle se trouve le transport des jeunes dans chaque pays de l'AIST, et en même temps, de rechercher les meilleurs moyens qui permettent d'atteindre un

transport avec des garanties maximales de sécurité. Pour cela, des membres des administrations compétentes tout comme des organisations syndicales, d'entreprises de transport, d'associations de parents d'élèves, et d'organismes de prévention à la sécurité routière étaient présents.

Lors de l'acte de présentation tout comme lors de la conférence de presse qui a suivi, tous les intervenants ont souligné l'importance de créer voire de renforcer l'éducation à la sécurité routière.

« Il est nécessaire de travailler en prenant en compte deux variables, la sécurité du transport et l'éducation à la sécurité routière ».

A ce sujet, Carlos Lopez, Secrétaire général de la FETE, a indiqué que toutes les mesures qui permettent de progresser dans la qualité du transport sont prioritaires pour son organisation : « il est nécessaire de travailler en prenant en compte deux variables, la sécurité du transport et l'éducation à la sécurité routière ». Au sujet de cette dernière, il a préconisé la

Mot du président



Comme je vous l'annonçais dans le numéro précédent, cette nouvelle édition du Bulletin de l'AIST (pour l'Europe) et de Sécurité / Safety (pour l'Amérique) est essentiellement consacrée au transport de jeunes en Espagne.

Plus particulièrement, nous vous présentons les principaux événements entourant le passage d'une délégation de notre Association à Madrid en octobre 2006, auxquels nous greffons un court interview avec M. Carlos Lopez, secrétaire général de la FETE-UGT et 3e vice-président de l'AIST et ainsi qu'un résumé de la table ronde de Madrid sur la sécurité en transport scolaire, principalement en Europe.

Le présent numéro vous offre en outre un article signé par Daniel Henriot à la suite de son récent voyage en Chine. M. Henriot fut secrétaire général de l'AIST depuis sa fondation en 1994 jusqu'en octobre 2001. Enfin, nous vous proposons un article sur l'évolution du dossier

concernant la pertinence du port de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires en Amérique.

Dans un autre ordre d'idées, j'annonce la décision prise en assemblée générale à Madrid le 4 octobre 2006 à l'effet que les cotisations pour les adhérents à l'Association demeurent inchangées pour l'exercice 2007-2008. Je profite de cette occasion pour remercier tous les membres de notre Association pour leur support indéfectible à l'avancement de nos travaux visant à assurer un transport de qualité et sécuritaire pour tous. J'espère que la mise en commun de nos efforts fera en sorte que nos États respectifs fassent de la sécurité routière une priorité.

Le président, Gaston Lemay



création de «nouveaux espaces éducatifs qui accompagnent l'éducation à l'intérieur des classes» en faisant ainsi référence aux activités extrascolaires, aux temps des repas et au temps du transport scolaire qu'il a appelé les classes mobiles.

Alejandro Tiana, Secrétaire général du Ministère de l'Éducation et Miguel Maria Muñoz Medina, Président de l'Institut de sécurité routière de la Fondation

MAPFRE, ont également insisté lors de leur intervention sur le rôle prioritaire d'une éducation à la sécurité routière adéquate qui permette non seulement une amélioration substantielle dans le transport scolaire, mais aussi une réduction significative du trop élevé nombre d'accidents de la route. Le secrétaire général de l'éducation a rappelé que la Loi d'Orientation de l'Éducation a intégré l'éducation à la sécu-

rité routière dans les objectifs des étapes éducatives, ce qui démontre l'importance que le Ministère de l'Éducation accorde à ce type d'enseignement. A ce sujet, Monsieur Muñoz Medina s'est félicité de cet «instant d'espérance symbolisé par l'introduction dans le débat éducatif du thème de l'éducation à la sécurité routière». Cependant, il a également rappelé qu'en Espagne, toutes les écoles primaires pratiquent cet enseigne-



ment été défendu par FENEBUS ; la Fédération des transports communication et mer de l'UGT a demandé à l'administration de se montrer ferme à l'heure d'exiger le respect des règles établies et a de nouveau

insisté sur l'importance de la présence de l'accompagnateur comme un élément clé pour la sécurité du transport scolaire.

A ce sujet, le thème de la présence ou non d'un accompagnateur fut repris dans l'intervention de la représentante de la Confédération espagnole des associations de parents d'élèves (CEAPA), Olga Patiño. L'analyse des résultats obtenus lors d'une enquête effectuée en Galice par son organisme en 2005, relative à la situation du transport scolaire, fait apparaître le faible taux de circuits qui à cette date avaient un personnel accompagnant et lorsqu'il était présent, présentait d'importantes carences en termes de formation. Les accompagnateurs sont en général des personnes sans qualification et sans connaissance des mécanismes de sécurité du véhicule.

D'autre part, ce manque de formation en sécurité routière s'étend aussi aux professeurs et aux élèves. Face à ce constat, le responsable de formation à l'Institut de sécurité routière de la Fondation MAPFRE, Juan José Rabanal, a présenté les programmes d'intervention éducative dirigés aux élèves des classes de maternelle, de primaire et de

collège. « Ces supports sont élaborés pour que les jeunes puissent travailler sur la sécurité routière à l'école et à l'extérieur de l'école ». Il est nécessaire de souligner en parallèle à ce matériel, le travail réalisé actuellement par le réseau de parcs d'éducation à la sécurité routière au niveau national, ainsi que l'élaboration de documents pour les cours de formation dirigés aux enseignants.

Tous, conducteurs, accompagnateurs, parents, élèves et enseignants doivent être au courant des règles qui encadrent ce type de transport et qui dans le cas de notre pays est transposé par le décret royal 443/2001 relatif aux conditions de sécurité dans le transport scolaire. Le Sous-Directeur général à la Direction de la réglementation du Ministère de l'Équipement, Emilio Sidera, a basé son intervention sur l'explication de la situation réglementaire en Espagne. Il a également commenté la nouvelle directive européenne qui oblige la professionnalisation des conducteurs, lesquels devront suivre des formations initiales et continues pour pouvoir exercer.

Enfin, dans son intervention, le Secrétaire général du Comité de direction de l'AIST, Jean-Louis Flahaut, a à nouveau insisté sur la nécessité d'une politique de prévention en sécurité routière et sur l'amélioration de tous les éléments qui permettent d'augmenter la sécurité du transport scolaire. Il a énuméré les sérieux problèmes auxquels les élèves de pays comme la Chine, l'Inde ou la Côte d'Ivoire sont confrontés pour pouvoir se rendre à leur école. Il a rappelé la situation du transport scolaire dans des pays européens où il existe encore des disparités comme pour l'ancienneté tolérée des véhicules en circulation. En définitive, ces interventions étaient orientées vers deux aspects essentiels : le respect de la réglementation pour une amélioration de la sécurité dans le transport scolaire, et l'extension de la prévention par l'éducation à la sécurité routière pour tous. ■

« Nous sommes les premiers à nous imposer le respect des nombreuses exigences réglementaires ». Un transporteur.

Le principal objectif de cette journée est d'offrir un espace aux jeunes pour expliquer leur engagement à d'autres dans le domaine de la sécurité routière. Ils ont aussi l'occasion de partager leurs expériences (bonnes et parfois mauvaises) et faire en sorte que des initiatives puissent se mettre en place dans l'avenir. C'est un symposium organisé essentiellement pour les jeunes. Les représentants des institutions et des partenaires habituels de la sécurité routière y sont conviés pour écouter leur revendication d'une meilleure sécurité sur les routes.

Les jeunes de l'Union européenne, notamment dans la tranche d'âge 18-25 ans, constituent une partie de la population qui est surreprésentée dans les accidents de la route. Pour sauver les vies de ces jeunes, il faut s'attaquer à bien des problèmes qui rejoignent souvent des questions de société, comme l'éducation, la formation, l'acquisition du savoir-faire ou encore les tentations par rapport à l'alcool et aux drogues.

Plus de 400 participants, venant d'environ 35 pays d'Europe et du monde participent à cette conférence, qui se déroule à la fin de la première Semaine mondiale de la sécurité routière. Là aussi, les jeunes usagers de la route sont au centre du débat. La Commission européenne a apporté son soutien actif à cette semaine mondiale.

> http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_fr.htm

Première Journée européenne de la sécurité routière **BRUXELLES**



Dans le cadre de sa stratégie visant à réduire de moitié le nombre de victimes d'accidents de la route pour 2010, la Commission européenne a organisé la première Journée européenne de la sécurité routière. Le thème de cette journée, qui sera répétée chaque année, est en 2007 axé sur les jeunes conducteurs : « les jeunes et la route ou l'accident de la route n'est pas une fatalité ».

Jacques Barrot, Vice-président de la Commission en charge des transports a déclaré : « Avec ces journées européennes de la sécurité routière, je veux donner un élan supplémentaire aux efforts de toute la société pour combattre l'insécurité routière. Nous avons déjà bien progressé, mais il faut travailler sans relâche. Je me réjouis particulièrement que les jeunes sont aujourd'hui si nombreux à faire changer les choses ».

Le principal objectif de cette journée est d'offrir un espace aux jeunes pour expliquer leur engagement à d'autres dans le domaine de la sécurité routière.



Ils ont aussi l'occasion de partager leurs expériences (bonnes et parfois mauvaises) et faire en sorte que des initiatives puissent se mettre en place dans l'avenir. C'est un symposium organisé essentiellement pour les jeunes. Les représentants des institutions et des partenaires habituels de la sécurité routière y sont conviés pour écouter leur revendication d'une meilleure sécurité sur les routes.

Les jeunes de l'Union européenne, notamment dans la tranche d'âge 18-25 ans, constituent une partie de la population qui est surreprésentée dans les accidents de la route. Pour sauver les vies de ces jeunes, il faut s'attaquer à bien des problèmes qui rejoignent souvent des questions de société, comme l'éducation, la formation, l'acquisition du savoir-faire ou encore les tentations par rapport à l'alcool et aux drogues.

Plus de 400 participants, venant d'environ 35 pays d'Europe et du monde participent à cette conférence, qui se déroule à la fin de la première Semaine mondiale de la sécurité routière.

Là aussi, les jeunes usagers de la route sont au centre du débat. La Commission européenne a apporté son soutien actif à cette semaine mondiale.

> http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_fr.htm

Adhérez à l'AIST

Cotisations : (1^{er} juin 2007 au 31 mai 2008)

- 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

La 2^e édition des États généraux de la sécurité

En 2001, lors des États Généraux de la Sécurité Routière, le Gouvernement belge s'est fixé comme objectif de réduire de 50% le nombre de tués sur les routes d'ici 2010.

Pour atteindre cet objectif, de nombreuses recommandations avaient été émises lors de la journée publique de la sécurité routière du 25 février 2002.

Cinq ans plus tard de nombreux progrès ont été enregistrés, plaçant notre pays parmi ceux ayant enregistré la plus importante diminution ces dernières années. En dépit de ces bons résultats, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour atteindre un nouvel objectif final, à savoir : diminuer le nombre de victimes à 500 en 2015 !

Afin de poser les jalons de la politique de sécurité routière pour les années à venir, la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière a organisé les 2^{èmes} États Généraux de la Sécurité Routière les 11 et 12 mars derniers à Bruxelles. L'objectif : présenter de nouvelles recommandations à ce sujet. Organisé par l'Institut Belge de la Sécurité Routière, nous avons eu l'honneur de participer à cet événement au nom de la FBAA et de l'AIST. En effet, en prélude aux États Généraux de la Sécurité Routière a eu lieu une grande journée d'action pour la sécurité routière organisée le dimanche 11 mars à l'attention du grand public. L'occasion pour la trentaine d'associations actives dans le domaine de la sécurité routière dont la FBAA et l'AIST d'être présentes et de mieux se faire connaître de nos compatriotes.

Au lendemain de la journée consacrée au grand public, le lundi était donc le jour des spécialistes réunis afin de dresser le bilan de 5 années d'action depuis la première édition des États Généraux de la Sécurité Routière. L'occasion d'entendre notamment d'intéressants exposés d'experts étrangers tels

que Monsieur M. Barthélémy de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière en France venu présenter le système du permis à points français ainsi que des exposés relatifs aux audits systématiques des infrastructures routières au Royaume-Uni ou encore les programmes d'éducation au Pays-Bas.

En conclusion, les États Généraux de la Sécurité Routière ont tracé les lignes de force qui devraient constituer la colonne vertébrale d'une politique cohérente en matière de sécurité routière pour les années à venir. La Commission Fédérale a ainsi élaboré un plan d'actions en huit points, notamment une optimisation du travail policier, une politique criminelle transfrontalière, l'extension de l'offre des peines de substitution, une lutte accrue contre la récidive via la mise sur pied d'une base de données centrale, ou encore la création d'un cadre légal pour l'installation dans certains cas, d'un alcolock dans la voiture d'un conducteur trop souvent surpris au volant en ayant bu. L'idée d'un limiteur automatique de vitesse pour les accrocs de la vitesse est aussi avancée. La panoplie de mesures proposées envisage encore l'instauration d'une réduction de limite du taux d'alcoolémie à 0,2 pour mille (au lieu de 0,5) pour les jeunes conducteurs pendant la période du permis provisoire, l'amélioration des infrastructures routières, l'augmentation des contrôles visant les poids lourds etc...

Parallèlement aux États Généraux, le ministre wallon des Transports, André Antoine a réclamé plus de radars sur les routes de Wallonie et a lancé l'initiative de mettre à disposition des communes le week-end des bus qui pourront organiser l'aller et retour de jeunes gens vers une discothèque de manière à éviter qu'ils ne prennent le volant alors qu'ils ne sont pas en état de conduire.



Louis Eloy (Attaché FBAA) et Yves Mannaerts (Directeur FBAA)

L'occasion aussi pour notre profession de mettre en avant l'avantage du recours à nos véhicules de transport en commun pour assurer le transport en toute sécurité des jeunes, que ce soit dans le cadre du transport scolaire ou dans le cadre de services occasionnels. Et de mettre en exergue notre Programme Sécurité FBAA en

20 points ainsi que notre Charte Sécurité AIST qui ne peuvent que contribuer eux aussi à atteindre les objectifs ambitieux que se sont donnés Les États Généraux de la Sécurité Routière : diminuer le nombre de victimes à 500 en 2015 ! ■

L.ELOY, ATTACHÉ FBAA



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
pour la sécurité du transport
de jeunes (AIST)

14 morts à Sichuan

CHINE

Un car transportant des élèves est tombé d'un pont sur une rivière gelée, à Sichuan, dans une province du Sud-ouest de la Chine, le 25 novembre 2006. Le bilan de 14 morts et des blessés est lourd.

Il illustre les conséquences des conditions de transport, en milieu rural : des cars souvent âgés, peu contrôlés et surtout utilisés en surnombre. 50 élèves dans un car de 20 places est fréquent. La réglementation est peu contraignante, aucun véhicule de transport de personnes n'a de tachygraphe. Les temps de conduite sont libres. D'après les informations recueillies, mais la Chine est un Etat immense et très peuplé, les transports d'élèves ne sont ni organisés, ni financés par une collectivité.

Un particulier qui possède un véhicule assure une liaison scolaire. Les familles lui paient, en moyenne, 150 yan (15 euros) par mois par élève. Ce transport est en général peu rentable, donc réalisé avec des moyens réduits, des autocars âgés, et des surnombres importants.

Apparemment le gouvernement n'a pas pris en compte, jusqu'à présent, la question des transports scolaires en milieu rural.

Par contre en milieu urbain, les transports collectifs sont très développés, avec des autobus classiques récents, des articulés, des bus à étage. Leur conception est proche des bus européens avec feux de rappel en partie haute depuis longtemps, des rétroviseurs efficaces, trappe d'évacuation en pavillon, climatisation, ...

La Chine et le pays de la bicyclette, du vélo motorisé, du cyclo-pousse,... et des transports collectifs ! ■

DANIEL HENRIOT

Les États-Unis d'Amérique toujours divisés sur le port de la ceinture

REFLEXION

La plus importante association de transporteurs scolaires aux États-Unis, la National Association for Pupil Transportation (NAPT) estime qu'aucune modification au système actuel de protection des passagers dans les autobus scolaires (en l'occurrence la compartimentation des banquettes) ne devrait être apportée, sans qu'on ait fait la démonstration, hors de tout doute raisonnable, que l'ajout de ceintures améliorerait la sécurité de TOUS et CHACUN des écoliers montant à bord d'un autobus scolaire.

La NAPT exhorte donc la National Highway Traffic Safety

Administration (NHTSA), porte-parole fédéral officiel en matière de sécurité auprès du Congrès Américain qui est largement consulté par la NAPT et ses membres pour recevoir des recommandations claires sur les problématiques de sécurité de transport scolaire en général et la protection des passagers en particulier, à réévaluer de façon continue les mesures de sécurités existantes. En effet, dans un rapport qu'elle déposait en mai 2002 au Congrès sur la protection des passagers d'autobus scolaires en cas d'accident, la NHTSA indiquait que, dans la configuration actuelle des autobus scolaires, le système de ceinture à trois points

d'ancrage, si utilisé adéquatement, pourrait sauver une vie par année. La NHTSA notait toutefois que cette estimation était basée sur une utilisation de la ceinture par 100% des passagers et de façon adéquate ou optimale, un usage inadéquat de la ceinture pouvant occasionner de sérieuses blessures interne à l'abdomen et au cou.

Or, dans ce contexte, la NAPT ne peut endosser cette recommandation, estimant qu'il est utopique de penser que la totalité des passagers d'un autobus scolaire boucleront la ceinture, et encore moins qu'ils la boucleront correctement. Déjà, la NHTSA considère que les véhicules scolaires jaunes constituent le moyen le plus sécuritaire de transport routier en Amérique et le système de protection « avec compartimentation des banquettes » ainsi que quelques autres lois fédérales américaines ayant trait aux standards de sécurité des véhicules automobiles d'ailleurs établis par la NHTSA ne sont pas étrangers à ce phénomène.

Partant de la croyance popu-

laire qui dit que « si ma voiture a des ceintures de sécurité, l'autobus scolaire de mon enfant devrait aussi en avoir », la NAPT considère qu'il est important d'informer la population sur les différences entre ces types de véhicules et les normes de construction exigées pour chacun d'eux, ce qui n'exige pas les mêmes stratégies de sécurité.

À l'instar de la NAPT, l'Association du transport écolier du Québec croit qu'il faut agir avec discernement dans ce dossier. En effet, au Québec, aucun décès n'est survenu parmi les passagers d'autobus scolaires depuis 1985, un excellent bilan que l'on doit au système de compartimentation des banquettes et aux normes de construction des véhicules. Avant de considérer l'ajout de ceintures de sécurité pour les passagers à bord des autobus scolaires, il faudrait de toute évidence s'assurer que leur utilisation ne viendrait pas augmenter considérablement les blessures graves à l'abdomen ou au cou chez leurs utilisateurs.

SYLVIE ROBITAILLE



Carlos Lopez, Secrétaire général de la FETE-UGT

INTERVIEW

Question : La FETE-UGT a organisé les journées internationales pour la sécurité dans le transport scolaire. Quels étaient les objectifs de ces rencontres ?

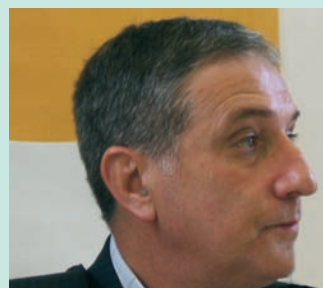
Carlos Lopez : Pour notre fédération, le transport scolaire fait partie d'un projet éducatif global. L'objectif de ces journées était de réaliser une mise en commun des aspects les plus importants du thème en question, parmi lesquels on retiendra la possibilité de tirer profit du temps de transport d'un point de vue éducatif et la nécessité de valorisation de la fonction de l'accompagnateur.

Question : Quelle diffusion donnez-vous à votre campagne et comment parvenez-vous à atteindre les écoles et les élèves espagnols ?

Carlos Lopez : La FETE UGT a élaboré un support didactique que nous faisons parvenir à tous les établissements scolaires.

Question : Quel bilan tirez-vous de ces rencontres ?

Carlos Lopez : Ces journées furent très positives en elles-mêmes car les rencontres ont permis de réfléchir sur les problèmes des professionnels qui font partie de ce collectif du transport scolaire et pour analyser de manière comparative la situation existant dans chaque pays. L'intérêt est aussi de sensibiliser les administrations éducatives ainsi que la société en général, de l'importance que revêt la sécurité du transport des élèves tout comme le fait que le trajet soit un moment privilégié pour dispenser aux élèves une sensibilisation à la sécurité routière.



AIST

Comité
de direction
2006-2007

Gaston Lemay
Président
Canada

William Pajot
1er Vice-président délégué
France

Michel Dislaire
2e Vice-président
Belgique

Carlos Lopez Cortinas
3e Vice-président
Espagne

Christophe Trébosc
Secrétaire général
France

Ascension Garcia Navarro
Secrétaire générale adjointe
Espagne

Louis Éloy
Trésorier général
Belgique

Jocelyne Dion-Tourville
Trésorière générale adjointe
Canada

Jean-Louis Flahaut
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