



## Bientôt les ceintures pour tous...

EUROPE

Le Conseil des ministres des Transports a adopté le lundi 17 juin une proposition de directive renforçant l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants dans les voitures et étendant l'obligation du port de la ceinture à tous les occupants des poids lourds et des autocars. Le délai de mise en conformité des autocars scolaires est fixé à 5 ans. Les principales dispositions de ce projet de directive sont les suivantes :

### Dans les voitures particulières

- Tous les occupants dont la taille est supérieure à 1.50 m doivent utiliser les ceintures de sécurité dont le véhicule est équipé. L'utilisation des systèmes de retenue est déjà obligatoire pour tous les occupants dans une bonne partie des pays de l'Union.
- Concernant les enfants
  - Si leur taille est inférieure à 1.50 m, ils doivent être retenus par un dispositif de retenue pour enfants homologué [...]
  - Si aucun dispositif de retenue n'est disponible, un enfant de moins de 3 ans ne peut pas voya-

ger mais un enfant qui mesure plus de 1.35 m peut utiliser la ceinture pour adultes

- Dans les taxis, il n'y a pas d'obligation d'utilisation de dispositifs spécifiques pour les enfants qui occupent un siège arrière.

Cela pose un vrai problème pour les transports scolaires assurés en taxi et mériterait sans doute que pour ces transports scolaires, des dispositions soient prises. [...]

- Si le dispositif de retenue pour enfant est disposé dos à la route sur un siège protégé par un air bag, celui-ci doit être désactivé.

### Dans les poids lourds

● Tous les occupants doivent utiliser les ceintures de sécurité dont le véhicule est équipé [...]

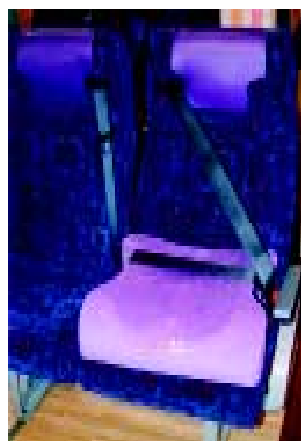
### Dans les autocars

● Tous les occupants âgés de plus de 3 ans doivent utiliser les dispositifs de sécurité dont les véhicules sont équipés. Les enfants de plus de 3 ans doivent donc utiliser les ceintures de sécurité pour adultes si aucun dispositif spécifique pour enfant n'est disponible.

● Pour le transport scolaire, la possibilité actuelle de transporter 3 enfants pour 2 places assises pour un trajet de courte distance va donc disparaître : chaque enfant voyagera muni d'une ceinture, ce qui va améliorer les conditions de sécurité de son transport.

Cependant une dérogation à cette mesure peut être accordée pendant 6 ans. En effet, cette période de transition va permettre à tous les transporteurs de se doter de véhicules neufs équipés de ceintures.

Des dérogations peuvent être accordées, comme à présent, pour tenir compte notamment



## Mot du président



En novembre 2001 à Marrakech au Maroc, les représentants de près de 180 pays ont négocié durant deux semaines pour déboucher sur un accord majeur portant sur le fonctionnement du Protocole de Kyoto relatif aux changements climatiques à l'échelle de la planète. Cet accord vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 5,2 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990. Ce protocole entrera en vigueur dès qu'il aura été ratifié par au moins 55 pays, représentant au moins 55 p. 100 du total des émissions.

Selon Transports Canada, «les transports sont la source la plus importante d'émissions de gaz à effet de serre au Canada, contribuant à eux seuls à environ 25% du total. Ce secteur pose un véritable défi au Canada s'il veut satisfaire au Protocole de Kyoto», les données concernant les autres Etats représentés à l'AIST semblent similaires à la situation vécue au Canada.

Bien qu'il ne s'agisse pas de la sécurité proprement dite dans les transports de jeunes, notre Association est très soucieuse de leur santé et ne peut qu'encourager toute action pouvant mener à la réduction de la pollution au niveau de la planète. Ainsi, un des moyens d'action entrepris au Canada pour y parvenir est la promotion des transports collectifs. Chacune des provinces canadiennes a emboîté le pas en imposant des règles visant à réduire les émanations, les programmes d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles et lourds contre les émanations dommageables à l'environnement étant un exemple concret d'intervention.

En effet, l'Ontario a déjà légiféré en la matière et impose aux propriétaires de véhicules lourds une inspection annuelle obligatoire du système d'antipollution de leurs flottes avec une patrouille routière destinée à surveiller les "tricheurs" et les véhicules étrangers sur ses routes. La Colombie-Britannique a pour sa part opté pour un système basé uniquement sur une patrouille routière pour assurer la conformité des véhicules. Depuis que ce système a été mis en place, le taux d'échec a été évalué à 14% des véhicules interceptés sur la route.

Le Québec, dans le cadre du projet «un air d'avenir», vient de terminer sa consultation auprès de l'industrie du transport lourd dont celle du transport scolaire. Le gouvernement annoncera très bientôt l'option retenue et les mesures qui entreront en vigueur dès l'automne 2003, c'est-à-dire aussitôt l'adoption de la loi et des règlements afférents.

Nous espérons que d'autres Etats adopteront des mesures comme ce projet québécois, puisqu'il en va de la santé et de la qualité de vie des jeunes qui nous sont confiés dans leurs déplacements.

En terminant, je veux rappeler à tous l'importance de participer en grand nombre à notre voyage d'étude qui se déroulera du 30 septembre au 5 octobre 2002 en Belgique.

Cette activité revêt un caractère primordial pour notre Association, étant la seule rencontre où nous pouvons échanger et discuter pour assurer à nos jeunes, peu importe leur situation géographique, d'un transport sécuritaire et de qualité.

SERGE LEFEBVRE

de conditions physiques particulières ou de contraintes liées à l'usage professionnel du véhicule. D'autres dérogations, découlant des nouvelles mesures concernent :

● les familles nombreuses : si le manque de place interdit l'installation de 3 dispositifs de retenue pour enfants à l'arrière d'un véhicule, un enfant âgé de plus de 3 ans et mesurant moins de 1.50 m

peut être retenu par une ceinture de sécurité.

● un transport occasionnel de courte distance.

● les autocars affectés au transport local en zone urbaine.

La section européenne de l'Association internationale pour la Sécurité du Transport des jeunes (AIST) se réjouit de cette proposition de la Commission, les véhicu-

les européens ne bénéficiant pas du système de "compartimentage" connu outre-Atlantique. Elle reste cependant vigilante sur les modalités de transposition de cette directive dans les droits nationaux. L'impératif de sécurité doit naturellement primer sur les intérêts économiques des organisateurs et des opérateurs. ✈

## L'AIST auditionnée

Le 11 mars 2002, à Paris (France), la CEMT a procédé à une audition générale des organisations internationales non-gouvernementales et professionnelles. Cette manifestation organisée périodiquement vise à recueillir le point de vue de ces organisations sur des sujets revêtant un intérêt pour la CEMT. Jean-Louis Flahaut, Secrétaire général et Eric Breton, Directeur administratif de l'AIST-Europe, ont représenté l'AIST. Parmi les sujets traités, la sécurité routière a retenu particulièrement l'attention. Jack Short, Secrétaire général de la CEMT, s'est d'ailleurs prononcé clairement : « [...] La CEMT doit faire plus en matière de sécurité routière [...] » L'AIST a demandé à ce que l'organisation des transports, notamment les transports scolaires, soit prise en compte dans la hiérarchisation des priorités en matière de sécurité des déplacements.

## L'AIST à Prague

Jean-Louis Flahaut, secrétaire général de l'Association Internationale pour la Sécurité du Transport des jeunes (AIST), est intervenu à la session « Transports sûrs et durables : une assurance de qualité » de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), les 14 et 15 mars 2002, à Prague (République tchèque). Tout d'abord, l'intervention a permis de présenter notre association, ses cinq membres fondateurs et ses objectifs de promotion d'un transport collectif de qualité, notamment à destination des groupes d'enfants. Elle a ensuite permis de se féliciter d'un tel colloque. En effet, on y traite de la sécurité comme une partie importante de la politique des transports, ce qui n'a pas toujours été le cas. Jean-Louis Flahaut a notamment regretté une approche parfois trop centrée sur les questions d'adaptabilité et d'efficacité des infrastructures de transport, de pertinence et de rentabilité des systèmes de transport de marchandises, et surtout une sous-estimation quasi-constante des questions de mobilité des personnes. Or, la question de la sécurité des personnes est devenue une problématique cruciale dans nos sociétés.



Le second temps de l'intervention a montré que l'AIST développe depuis sa fondation en 1994 l'idée d'une logistique de la sécurité des transports scolaires. On peut la définir grâce à la formule : « 0 anomalie, 0 retard, 0 délai pour 0 tué ». La sécurité n'est pas seulement un impératif moral pour les responsables en charge des transports scolaires, elle est aussi une exigence du service public. Il s'agit d'optimiser l'organisation et l'exploitation des services de transport scolaire pour passer « de l'imprévu à l'imprévisible » en matière d'accidents corporels graves. Cette approche développée par l'AIST depuis sa création en 1994 s'inscrit parfaitement dans la logique prônée par nos amis suédois (Vision zéro).

Après avoir développé les caractéristiques de cette logistique de la sécurité, Jean-Louis Flahaut a rappelé que l'AIST a largement diffusé ses 12 mesures pour la sécurité. Ces propositions, si elles étaient suivies d'effet, permettraient sans nul doute de se rapprocher du « 0 tué ».

## Conférence canadienne sur le transport scolaire

Du 28 avril au 1<sup>er</sup> mai 2002 s'est tenue la deuxième édition de la Conférence canadienne sur le transport scolaire à Penticton, Colombie-Britannique. Rappelons que la première édition avait eu lieu à St-John, Nouveau-Brunswick en avril 2000.

Cette deuxième conférence a été organisée par l'Association des superviseurs de transport scolaire de la Colombie-Britannique. Cette rencontre a permis aux différents administrateurs, gestionnaires, superviseurs et transporteurs scolaires de se familiariser avec les façons de faire de cette province en plus d'échanger sur les différents outils qui sont essentiels à une gestion efficace et sécuritaire du système de transport scolaire au Canada.

L'Association du transport écolier du Québec et l'AIST étaient représentées à cette Conférence canadienne par le président de l'ATEQ aussi président de l'AIST, M. Serge Lefebvre, le directeur général de l'ATEQ et de l'AIST, M. Luc Lafrance, et le vice-président Ouest de l'ATEQ, M. Jean-Guy Provost.

Plusieurs sujets ont été abordés par le biais des conférences et des ateliers mis à la disposition des participants. Soulignons notamment la Gestion des comportements des élèves, la Vérification du transport des élèves au Nouveau-Brunswick, la Sécurité des élèves, Planning and effective instruction, Planning field, trip and fleet maintenance, Committee to make transportation decisions.

Les conférenciers ont, quant à eux, abordé des sujets tels que les normes et règlements de Transports Canada, les normes et inspections des véhicules en Colombie-Britannique, le financement de l'éducation en Colombie-Britannique et la formation des chauffeurs d'autobus scolaires au Nouveau-Brunswick.

Finalement, lors des assises de fermeture, il a été décidé que la prochaine édition se tiendrait au printemps 2004 à Québec sous l'égide de l'Association des cadres scolaires du Québec, en collaboration avec l'Association du transport écolier du Québec et l'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes, section Amérique.

# Mobilisation générale contre l'insécurité routière

La plupart des pays qui ont le meilleur niveau de sécurité routière ont établi des objectifs ambitieux à long terme et ont lancé des interventions rigoureuses pour réaliser ces objectifs.

### La Grande-Bretagne

visé, pour 2010, une diminution du nombre de personnes tuées ou sérieusement blessées de 40 % et une réduction du nombre d'enfants tués ou sérieusement blessés de 50 %, de meilleures initiatives contre l'alcool et la drogue au volant, une amélioration de l'infrastructure routière, des normes plus exigeantes pour les écoles de conduites automobiles, de meilleurs programmes de sécurité pour les enfants, les motocyclistes et les usagers vulnérables, et des campagnes incitant les conducteurs à réduire la vitesse.

### La Suède

s'est fixé jusqu'à 2007 pour réduire de 50 % les décès et les blessures graves causés par les accidents de la route en suivant son initiative Vision zéro, selon laquelle personne ne perdra la vie ou ne sera gravement blessé en empruntant le système de transports, et ce, en lançant des programmes incitant les cyclistes à porter les casques protecteurs et les automobilistes à réduire la vitesse et à ne pas conduire après avoir consommé de l'alcool ; en prenant des mesures pour ralentir la circulation ; en exigeant la pose de pneus d'hiver ; en installant des garde-fous au centre ; enfin, en enlevant les abords dangereux de certaines routes rurales.

### La Finlande

d'ici à 2005, vise à réduire les accidents mortels à un maximum de 250 et de réduire le nombre des blessés graves aux chiffres des années 1990, à lancer des initiatives pour réduire l'alcool au volant, à cerner et éliminer les points dangereux des artères urbaines et des routes rurales, à enlever les obsta-

cles aux abords des chemins et faire réduire la vitesse sur les routes rurales, à construire des trottoirs pour les piétons et des pistes cyclables dans les zones urbaines à forte densité et à réduire les collisions frontales et en sortie de route.

### Les Pays-Bas

veulent que d'ici à 2010, les accidents mortels ne se chiffrent qu'à 750 ou moins et les blessés hospitalisés à 14 000 ou moins : on va lancer des initiatives pour réduire l'alcool au volant, l'excès de vitesse et d'autres comportements dangereux et mettre en valeur la sécurité des cyclistes et des poids lourds : on va adopter un programme à plusieurs volets intitulé « une sécurité routière durable » qui inclut l'amélioration du code de la route et des infrastructures routières.

### La Norvège

a décidé que d'ici à 2012, les accidents mortels se chiffrent à 200 ou moins ; on a élaboré de nouvelles directives pour réduire la limite de vitesse des téléphones cellulaires au volant ; on a abaissé l'alcoolémie à 20 mg ; on a amélioré les routes et les infrastructures routières et on a mis en œuvre des programmes d'éducation visant à améliorer le comportement des usagers de la route.

### Les États-Unis

ont décidé de réduire de 20% les accidents mortels ou les accidents causant des blessures d'ici 2008 et de réduire de 50% les accidents mortels impliquant des véhicules commerciaux d'ici 2010. Ils ont lancé des initiatives pour réduire l'alcool au volant, accroître le port de la ceinture de sécurité, augmenter la sécurité de l'infrastructure du transport, améliorer les services d'urgence médicale, mieux informer le public et diriger l'éducation vers les conducteurs à risque élevé, renforcer l'application des lois concernant les conducteurs qui n'arrêtent pas aux feux rouges, qui font de l'excès de vitesse, qui changent de voie d'une manière dangereuse et qui bravent les barrières de passages à niveau. Ils vont aussi se servir de la technologie de pointe pour augmenter la stabilité des vé-





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) 622.6726  
Fax : (418) 622.6595

Le Bulletin de l'AIST  
est l'édition européenne  
en langue française de  
"Sécurité/Safety/Seguridad",  
revue internationale  
de l'Association internationale  
pour la sécurité du transport  
de jeunes (AIST)

hicules et faciliter la conduite.

#### L'Australie

a l'intention de réduire le nombre d'accidents mortels de 40% par 100 000 habitants en 2010. Elle a lancé des initiatives stratégiques visant à améliorer le comportement des usagers de la route, la compatibilité des véhicules, la protection des occupants, les services de traumatologie et de réadaptation et les services médicaux. Elle renforce les politiques sur la sécurité routière, utilise la technologie pour réduire les erreurs humaines et encourage sa population à utiliser d'autres moyens de transport que leurs automobiles.

#### La Suisse

visait 350 accidents mortels ou moins d'ici à 2010 (l'objectif de Vision zéro est d'éliminer les décès et blessures graves); on fait promotion intense du port de la ceinture de sécurité et du casque de protection; on a amélioré l'infrastructure routière des mesures pour ralentir le trafic; on a intensifié les campagnes d'éducation de la population et renforcé les mesures d'application, particulièrement en ce qui a trait à l'alcool au volant; on a déposé une loi pour réduire le taux d'alcoolémie à 50mg.

#### L'Allemagne

se concentre (d'ici à 2010) sur des mesures de réduction du nombre d'accidents impliquant les usagers vulnérables de la route, les jeunes conducteurs et les véhicules à chargement lourd, ainsi que des collisions qui surviennent sur les routes rurales.

#### Le Japon

a l'objectif de réduire de 1 500 le nombre des accidents mortels et compte réduire de 20 % le nombre d'accidents impliquant des véhicules commerciaux; on a interdit l'utilisation des téléphones cellulaires au volant; on a amélioré l'infrastructure routière, ainsi que les services de secours et de traitement médical; on a intensifié les programmes d'éducation de la population; on a mis au point des mesures de sécurité basées sur des

systèmes de transport intelligent, et l'on a modifié le formulaire national de rapport sur les collisions de la route en ce qui a trait à l'utilisation du téléphone mobile et aux systèmes de navigation informatisés dans les automobiles.

#### Le Canada

##### L'objectif national

Pour la période de 2008 à 2010, l'objectif national est de diminuer de 30 % la moyenne des décès et des blessures graves des usagers de la route (par rapport aux chiffres de 1996 à 2001).

##### Objectifs secondaires

Les objectifs secondaires visent les facteurs causant le plus grand nombre de blessures graves et qu'il serait le plus facile de réduire. Ces objectifs sont les suivants :

- Que 95% de tous les occupants de véhicules automobiles bouclent leur ceinture de sécurité et utilisent adéquatement les dispositifs de retenue pour enfants. Cet objectif amélioré s'appliquera désormais à tous les occupants des véhicules automobiles plutôt que seulement aux voitures de tourisme (objectif initial du Programme canadien sur la protection des occupants 2001);

- Réduire de 40% le nombre d'occupants morts ou gravement blessés pour n'avoir pas bouclé leur ceinture. Bien que les études canadiennes indiquent que neuf Canadiens sur dix bouclent régulièrement leur ceintures de sécurité, près de 40 % des occupants morts et 20 % des occupants gravement blessés ne la portaient pas.

- Réduire de 40 % le nombre des usagers de la route morts ou gravement blessés dans des accidents causés par l'alcool au volant. L'alcool au volant n'est plus socialement acceptable. Cependant, le renforcement de l'application de la loi, de sévères pénalités et des campagnes de sensibilisation ciblées ont eu un certain succès pour décourager les conducteurs qui persistent à conduire avec des facultés affaiblies. ☘

## Voyage d'Etude en Belgique

organisé du 30 septembre au 5 octobre 2002 par l'AIST, sur le thème des transports collectifs de jeunes. Au programme notamment : visite du transporteur Hendrickx à Bruxelles, du constructeur d'autobus et d'autocars Van Hool à Liege, du Centre de formation professionnelle des conducteurs; rencontres avec une délégation de l'IRU, les représentants de la FBAA, de l'IBSR. Contacter l'AIST-Europe.

BELGIQUE

## Bilan du transport scolaire francophone

La Commission des Services réguliers spécialisés du CFA (Conseil Francophone Autobus) dont relèvent les transporteurs francophones de la FBAA effectuant des transports scolaires présente dans les lignes qui suivent les dossiers principaux qui ont concerné les transports scolaires en Région wallonne et bruxelloise en 2001 et au cours du premier trimestre de l'année 2002. Les perspectives d'avenir pour les mois à venir seront aussi abordées en fin d'article et constituent les actions prioritaires de notre Commission.

C'est avec intérêt que l'on s'aperçoit que bon nombre de nos préoccupations rejoignent celles de l'AIST (suppression du 3 sur 2, projet SECOBUS etc...) et que la collaboration avec la FBAA entamée depuis la création de l'AIST continue à porter ses fruits.

#### Révision du Décret du 16/07/98

Le décret relatif à l'organisation du transport scolaire en Région Wallonne fait actuellement l'objet d'une évaluation. Les transporteurs se sont exprimés à ce sujet, notamment de par leur participation au sein du groupe de travail perspectives chargé de faire une proposition au Gouvernement Wallon à ce propos.

Par ailleurs il faut noter que la dernière rationalisation en cours se poursuit (Hainaut) et sera terminée pour la rentrée 2002.

#### La suppression du 3 sur 2

Il s'agit d'une revendication de notre Commission des Services Réguliers Spécialisés du CFA. En effet l'octroi d'une place assise pour chaque enfant quelque soit son âge fait d'ailleurs partie de nos revendications relative au cahier des charges. La COCOF en charge des transports scolaires à Bruxelles a d'ailleurs suivi notre demande en 2000 ce qui a valu au Ministre E. Tomas la coupe de la sécurité.

En Région Wallonne le dossier n'ayant pas abouti en 2001, il reste donc à l'ordre du jour au cours de l'année à venir.

#### Le projet Secobus

Le projet européen Secobus (A.I.S.T Association Internationale pour la Sécurité du Transport des Jeunes) relatif à la formation des conducteurs de transport scolaires a été finalisé en 2001 et présenté au Salon de Courtrai à l'occasion du séminaire relatif à la formation organisée par la FCBO (ASBL Car et Bus formations).

#### La programmation sociale 2001-2002

La programmation sociale 2001 - 2002 a été négociée et finalisée en mai 2001 (CCT du 21/05/01) en insistant tout particulièrement sur la revalorisation de la rémunération du travailleur à temps partiel.

#### Perspectives

La plupart des dossiers cités ci-dessus doivent encore être finalisés en 2002. La Fédération insiste pour un traitement rapide de ces dossiers. Il en est ainsi pour la révision du cahier des charges et la tarification en transport scolaire vu que le secteur est de plus en plus confronté à l'organisation de petits services prestés avec des véhicules de plus petites capacités.



De même, concrétiser la suppression de 3 sur 2 en Région wallonne ainsi que l'harmonisation des critères d'attribution des marchés de transport scolaire nous semble devoir être un préalable à l'organisation des prochains avis de marché. Enfin, l'évaluation du décret du 16/07/98 devrait aussi être réalisée en 2002 conformément à ce que prévoit le contrat d'avenir pour la Wallonie.

## Controverse sur les ceintures

ÉTATS-UNIS

Le National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) a enfin déposé devant le Congrès américain son nouveau rapport sur la protection des passagers dans les autobus scolaires. Ce rapport démontre encore une fois que, dans certains cas, l'utilisation de ceintures sous-abdominales peut causer des blessures sérieuses au cou et à l'abdomen parmi les jeunes lors de collisions frontales sévères. Pour ce qui est des ceintures à trois points d'ancrage (avec baudrier), elles ne pourraient sauver des vies dans la mesure où elles sont utilisées à 100 % et correctement attachées, sans aucune mauvaise utilisation. Comme l'étude démontre qu'une mauvaise utilisation de la ceinture risque de blesser davantage, le NHTSA recommande entre autres de conserver le système actuel de compartimentation des autobus scolaires.

La compartimentation est le terme utilisé pour décrire l'enveloppe protectrice créée par des sièges solides placés les uns près des autres et munis de dos élevés qui absorbent l'énergie et protègent les passagers dans l'éventualité d'une collision.

Selon les spécialistes québécois qui travaillent sur les normes de fabrication des autobus scolaires, ce rapport mettra un terme au débat sur le port de la ceinture de sécurité dans ce type de véhicules.

Pour en savoir davantage :

[www-nrd.nhtsa.dot.gov/departments/nrd-11/Crashworthiness.html](http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/departments/nrd-11/Crashworthiness.html)



## Le pré-signallement devient obligatoire

SÉCURITÉ

La principale caractéristique du système de transport scolaire en Amérique est sans contredit l'utilisation de l'autobus couleur jaune de chrome, doté de quatre feux intermittents rouges permettant d'arrêter la circulation lors de la montée ou de la descente des écoliers. Or, au cours des dernières années, plusieurs provinces canadiennes et états américains ont bonifié ce système par l'obligation du conducteur de pré-signaliser son intention d'immobiliser le véhicule par l'activation des feux de détresse ou des quatre feux intermittents jaunes ajoutés aux feux

rouges déjà en place.

Tout récemment, le Québec a décidé d'emboîter le pas et de rendre obligatoire le système à 8 feux sur les véhicules neufs à partir de 2004 et le pré-signallement obligatoire sur les routes de plus de



70 km/h à compter de la rentrée scolaire 2003. Le pré-signallement pour les véhicules non munis de 8 feux serait effectué par l'activation des feux de détresse.

La mise en application de cette nouvelle réglementation nécessitera bien entendu une vaste campagne de promotion auprès de la population qui serait assurée par le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec, appuyée par une formation des conducteurs laquelle serait assurée par les propriétaires de flottes d'autobus, tandis que les commissions scolaires, organisatri-

ces du service de transport scolaire sur leur territoire respectif, seraient informées par leur Fédération.

L'implantation de cette nouvelle mesure nécessitera également des modifications législatives et la création d'infractions au Code de la sécurité routière applicables par le Contrôle routier du Québec faisant référence au pré-signallement.

Enfin, la campagne de sécurité dans le transport scolaire organisée chaque année par l'Association du transport écolier du Québec mettra l'accent sur cette nouveauté. ✨

### AIST : COTISATIONS 2002-2003

(du 1<sup>er</sup> juin 2002  
au 31 mai 2003)

Membre national : 245 euros .

Membre actif/personne physique :  
66 euros .

Membre actif/personne morale -  
engvergure locale  
ou régionale : 66 euros .

Membre actif/personne morale -  
engvergure nationale  
ou internationale : 133 euros .

Membre associé : 164 euros .

## Détection de la présence des enfants autour des autobus

INNOVATION

À u printemps 2002, le ministre canadien des Transports David Collette annonçait un financement de 3,7 millions \$ pour la réalisation de 17 projets à coûts partagés dans le cadre du Plan de déploiement d'intégration des systèmes de transport intelligents (STI) de Transports Canada.

Parmi ces projets figure celui

concernant le déploiement d'un STI pour aider les conducteurs d'autobus scolaires à détecter la présence d'enfants près des véhicules, de type détecteur de mouvements. L'entreprise québécoise L-P Tardif & Associés, qui a ainsi reçu une subvention de 90 385 \$ de Transports Canada pour la gestion du projet, s'est entourée d'une équipe de recherche, dont un transporteur

membre de l'Association du transport écolier du Québec. L'ATEQ compte d'ailleurs parmi les partenaires du projet. Les travaux débiteront en septembre 2002, moment où les partenaires seront saisis des objectifs spécifiques et secondaires, de la technologie et de la méthodologie utilisées, ainsi que des essais prévus, et fixeront le calendrier des travaux. ✨

## AIST

### Comité de direction 2002-2003

Serge Lefebvre  
Président  
Canada

William Pajot  
1<sup>er</sup> Vice-président délégué  
France

Michel Dislaire  
2<sup>e</sup> Vice-président  
Belgique

Jesus Ramon Copo Novo  
3<sup>e</sup> 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

SIEGENT  
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