



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## Transport de voyageurs

Question écrite n° 10252

### Texte de la question

M. Georges Sarre appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur l'application des arrêtés du 2 juillet 1982 et du 29 août 1984 relatifs aux transports en commun des personnes, aux termes desquels les préfets sont autorisés à accorder des dérogations au transport des enfants assis dans les autocars. Le transport d'enfants debout ainsi que l'utilisation des strapontins, que la France et le Portugal sont les seuls en Europe à autoriser dans certaines circonstances, posent d'évidents problèmes de sécurité, tant en raison des risques d'aggravation des chocs que des difficultés d'évacuation qu'ils entraînent en cas d'accident. Le rapport du Conseil national des transports sur la sécurité des transports d'enfants pour l'année scolaire 1992-1993 indique que la présence d'enfants debout ou assis sur des strapontins augmente de 50 p. 100 le délai minimum d'évacuation du véhicule en cas d'accident. Une circulaire du préfet, délégué interministériel à la sécurité routière, avait été adressée le 19 mars 1993 aux préfets de département et préfets de police leur demandant qu'un bilan détaillé des dérogations accordées soit établi, faisant apparaître leur nombre annuel et leurs motivations, ainsi qu'une évaluation du coût économique d'une éventuelle suppression de ces dérogations pour les transports d'enfants de moins de douze ans. Il lui demande de bien vouloir lui communiquer le résultat de cette étude et de lui indiquer quelles mesures il envisage de prendre en conséquence.

### Texte de la réponse

L'étude citée par l'honorable parlementaire a montré que dans deux tiers des départements aucune dérogation pour transports d'enfants debout n'a été délivrée. Dans le tiers restant, une dizaine de lignes en moyenne bénéficie soit d'une dérogation pour transports d'enfants debout dans des autocars, soit - cas exceptionnel - d'une dérogation pour circulation d'autobus hors du périmètre urbain. Les dérogations ont, dans leur très grande majorité, été accordées pour des raisons ne relevant pas de la simple commodité - telles la nécessité d'assurer l'adaptation de l'offre de transport face à des situations d'affluence exceptionnelle ou bien une particularité de la configuration du périmètre de transports urbains. Le coût total d'une suppression éventuelle de ces dérogations, difficile à évaluer, serait de l'ordre d'une à plusieurs centaines de millions de francs. Compte tenu de ces éléments, la question de l'opportunité de mettre fin à ces dérogations, décision qui impliquerait en tout état de cause une concertation avec les collectivités territoriales, est actuellement à l'étude. Il convient de rappeler que la circulaire du 19 mars 1993 évoquée par l'honorable parlementaire a donné aux préfets des instructions précises pour éviter tout laxisme dans l'octroi des dérogations.

### Données clés

**Auteur :** [M. Sarre Georges](#)

**Circonscription :** - RL

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 10252

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé** : équipement, transports et tourisme

**Ministère attributaire** : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 24 janvier 1994, page 326

**Réponse publiée le** : 18 avril 1994, page 1935