



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## régulation du trafic

Question écrite n° 513

### Texte de la question

M. Philippe de Villiers appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le problème inquiétant de la sécurité des transports collectifs d'enfants dans notre pays. Il lui demande s'il entend prendre prochainement des mesures concrètes et rapides afin de renforcer celle-ci et lui propose une modification simple du code de la route visant à ce qu'un car d'enfants à l'arrêt soit définitivement considéré comme au « stop », obligeant dorénavant les autres véhicules en attente derrière lui, sur la même file, à s'arrêter et à attendre son départ avant de redémarrer. Il souhaiterait connaître son avis personnel au sujet de cette mesure de « bon sens », qui ne coûte rien, protège la vie de nos enfants et renforce le civisme des parents-conducteurs que nous sommes tous.

### Texte de la réponse

Les études globales de sécurité montrent que le transport par autocar est, rapporté au voyageur-kilomètre, trente fois plus sûr que l'automobile, en termes de tués, et quinze fois plus sûr en termes de victimes graves. S'agissant des transports en commun d'enfants, dont la sécurité fait l'objet d'un suivi extrêmement rigoureux depuis plusieurs années par le groupe permanent sur la sécurité des transports d'enfants du Conseil national des transports, et plus particulièrement des transports scolaires, il peut être affirmé que leur niveau de sécurité est au moins aussi bon que le niveau de sécurité global du transport par autocar cité ci-dessus. Cependant, il convient de rester extrêmement vigilant dans ce domaine et la sécurité du transport en commun d'enfants est l'une des priorités du ministère de l'équipement, des transports et du logement. Les diverses actions menées jusqu'à ce jour ont d'ailleurs permis de faire en sorte que le nombre de tués dans des accidents soit heureusement limités. Ainsi pendant l'année scolaire 1995-1996, ce nombre est de huit tués dont six aux points d'arrêts. Ces chiffres peuvent être comparés avec ceux concernant les accidents d'enfants en voiture particulière (281 tués) ou en deux-roues (249 tués). Il reste vrai qu'une amélioration des résultats doit être recherchée sans relâche. C'est ainsi que le ministère de l'équipement, des transports et du logement mène, en collaboration avec les associations d'usagers, des actions qui portent notamment sur : l'éducation des enfants (enseignement des règles de sécurité routière avec l'aide du ministère de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie, campagnes de sensibilisation, exercices d'évacuation des autocars) ; l'information des personnes concernées (guide pour l'aménagement des points d'arrêt dont la compétence relative à la mise en oeuvre de ces aménagements relève des départements) ; la sensibilisation des autorités organisatrices des transports (formation des chauffeurs) ; l'aménagement des véhicules (autorisation des feux de détresse en partie haute et de pictogrammes lumineux), leur état (aides au renouvellement des parcs) et leur circulation (limitation des dérogations pour transports d'enfants debout). Parmi les mesures récentes qui participent à l'amélioration de la sécurité des transports scolaires, il peut être cité : dans le domaine de la signalisation, l'autorisation de pictogrammes lumineux « transports d'enfants » plus visibles à l'arrêt ; la suppression des strapontins, en application d'un arrêté du 26 février 1996. Ainsi l'évacuation des passagers en cas d'urgence sera facilitée ; la mise en place de ceintures de sécurité et de sièges réducteurs d'impact dans les autocars neufs. Ces mesures sont imposées par trois directives européennes dont la transposition a été réalisée par des arrêtés parus au

Journal officiel le 5 décembre 1996. L'échéancier de cette mise en place s'étale d'octobre 1997 à l'an 2001. Il convient également de rappeler que l'article R. 11-1 du code de la route impose aux conducteurs de réduire leur vitesse « lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun de personnes ou de véhicules affectés au transport d'enfants et faisant l'objet d'une signalisation spéciale, au moment de la descente et de la montée des voyageurs ». Le non-respect de cette disposition est réprimé par une amende de la 4e classe, conformément à l'article R. 232 du code de la route. En ce qui concerne la mesure consistant à interdire le dépassement des véhicules de transports scolaires effectuant des manoeuvres de prise en charge ou de dépose d'élèves, elle soulève des problèmes particuliers et n'est pas actuellement envisagée. En effet, l'efficacité d'une telle mesure, dans les pays où elle est mise en oeuvre (notamment les Etats-Unis et la Canada), repose sur l'utilisation de véhicules spécifiques de type « scholar bus », de couleur jaune ou verte, bien identifiables à distance. En France, le transport des écoliers est réalisé par les entreprises à l'aide de véhicules standards, réemployés à d'autres activités. Par ailleurs, en raison de la configuration différente du réseau routier par rapport à celui des pays cités ci-dessus, cette mesure peut présenter des dangers sur le plan de la circulation elle-même (en milieu urbain ou en rase campagne).

## Données clés

**Auteur :** [M. Philippe de Villiers](#)

**Circonscription :** Vendée (4<sup>e</sup> circonscription) - Députés n'appartenant à aucun groupe

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 513

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 30 juin 1997, page 2246

**Réponse publiée le :** 1er septembre 1997, page 2780