



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## transports scolaires

Question écrite n° 25879

### Texte de la question

M. Armand Jung attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les risques liés au transport nocturne d'élèves, en bus, sur de longues distances. Des accidents graves, dans lesquels des enfants ou des accompagnateurs ont tragiquement perdu la vie, viennent encore récemment de relancer le débat sur la dangerosité de ces déplacements. Voyager de nuit permet certes de réduire le coût de ces voyages scolaires pédagogiques et d'éviter la circulation plus dense en journée mais, lorsque les chauffeurs de bus roulent de nuit, la fatigue entraîne un phénomène naturel de déconcentration. Ils reconnaissent que c'est autour de 4 heures du matin que les symptômes apparaissent, tant pour le conducteur que pour le second chauffeur. Ainsi, nombreux sont les conducteurs de bus qui souhaitent que les voyages scolaires soient interdits entre 22 heures et 4 heures du matin, pour les raisons évoquées, d'autant plus qu'il leur est difficile de refuser, de leur propre chef, de conduire dans cette tranche horaire sous peine de sanctions déguisées. En conséquence, il lui demande s'il entend prendre des mesures pour interdire les voyages scolaires nocturnes entre 22 heures et 4 heures du matin.

### Texte de la réponse

Le transport par autocar a été frappé ces derniers mois par une série d'accidents dramatiques. Il n'en demeure pas moins que le niveau de sécurité de ce type de transport reste très élevé par rapport aux autres modes de transport routier. Concernant la conduite de nuit, elle présente, pour tous les conducteurs, des caractéristiques spécifiques qu'il est indispensable de prendre en considération pour améliorer les conditions de son exercice. Dans le transport par autocar, la formation du conducteur, la définition de ses temps de conduite et de repos ainsi que son aptitude physique, sont les éléments garantissant un niveau de sécurité optimal et sont strictement réglementées par une combinaison de textes au niveau européen et au niveau national. Sur la base de la directive n° 2003/59/CE du 15 juillet 2003, la formation des conducteurs est fixée par le décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007 qui prévoit une formation initiale obligatoire puis, tous les cinq ans, une formation continue obligatoire. Le programme de formation fait une large part aux questions de prévention des risques, notamment d'hypovigilance. Par ailleurs, les temps de conduite, de pause et de repos des conducteurs sont encadrés par le règlement social européen n° 561/2006 du 15 mars 2006 et, sur le plan national, par l'accord collectif applicable dans le transport routier de voyageurs. Ainsi, le temps de conduite ne peut excéder 4 h30 en continu, en alternance avec des périodes de pause d'au moins 45 minutes ; il est ramené à 4 h entre 21 h et 6 h. Enfin, les conducteurs d'autocars relèvent d'une double surveillance médicale : ils sont soumis à une visite médicale d'aptitude à la conduite, dans le cadre de la médecine du permis de conduire, renouvelée tous les cinq ans pour les conducteurs de moins de 60 ans et tous les ans au-delà de 60 ans, ainsi que, tous les deux ans, au contrôle de la médecine du travail. S'agissant des conventions passées entre les donneurs d'ordre et les transporteurs, l'article L. 3112-2 du code des transports fixe les clauses devant obligatoirement y figurer et précise qu'en absence de convention spécifique, s'appliquent les clauses d'un contrat-type. Le contrat-type applicable aux services occasionnels de transport routier de personnes a été défini par le décret n° 2008-828 du 22 août 2008

portant approbation du contrat type applicable aux services occasionnels collectifs de transports intérieurs publics routiers de personnes. Il fixe les obligations et préconisations de nature à améliorer la transparence, la qualité et la sécurité des transports. L'article 3 du contrat-type précise les informations que le donneur d'ordre doit délivrer au transporteur, tels que les horaires et les itinéraires. Le caractère supplétif du contrat laisse toute liberté aux donneurs d'ordre pour définir des conventions de transport particulières pouvant prévoir, par exemple, davantage de pauses ou des arrêts intermédiaires prolongés, lors des voyages de nuit.

## Données clés

**Auteur :** [M. Armand Jung](#)

**Circonscription :** Bas-Rhin (1<sup>re</sup> circonscription) - Socialiste, républicain et citoyen

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 25879

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [30 avril 2013](#), page 4692

**Réponse publiée au JO le :** [9 juillet 2013](#), page 7276