

DOSSIER DE PRESSE



Opération dédiée au contrôle des transports en commun lors de services publics réguliers de transport routier de personnes

***Mardi 11 juin 2024 – 7:30→9:00
Parc relais Micropolis – Besançon (25)***

Cette opération est réalisée avec l'appui de la Police Nationale et de la Police Aux Frontières (PAF).

Un agent assermenté de la Direction des transports de Grand Besançon Métropole participera également à l'opération.

Même si la majorité des entreprises de transport s'inscrit dans une démarche respectueuse de la législation en vigueur, cette opération permettra de vérifier les règles de sécurité concernant les services publics réguliers de transport routier de personnes :

- état des véhicules (et contrôle technique),
- temps de conduite et de repos des conducteurs,
- équipements de sécurité,
- documents devant se trouver à bord.

Le contrôle des transports terrestres : une mission de régulation du secteur, assurée par le Ministère de la Transition Écologique

Le contrôle des transports

Le Ministère de la Transition Écologique (MTE), chargé des transports, coordonne l'action de l'État dans le domaine du contrôle du transport routier de marchandises et de voyageurs. La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté (service déconcentré du MTE en région) est ainsi dotée d'une unité spécialisée dans le contrôle des transports terrestres : le Pôle Contrôle des Transports. Cette unité se compose de 33 agents, répartis sur 7 sites géographiques (Besançon, Dijon, Auxerre, Lons-le-Saunier, Mâcon, Nevers, et Vesoul), permettant de couvrir au mieux le territoire régional.

Les missions de régulation et de contrôle, que les services déconcentrés de l'État exercent dans le secteur des transports, conditionnent le respect des réglementations européennes et nationales qui encadrent ce secteur. De par leurs missions, les CTT garantissent :

- la sécurité routière par un contrôle régulier de l'état et des conditions de circulation des véhicules ;
- une concurrence loyale entre les entreprises de transport dans un contexte européen de plus en plus ouvert ;
- le progrès social par le respect des réglementations du travail dans les transports routiers.

Les CTT sont habilités à relever les infractions relatives à de nombreuses réglementations : réglementation sociale européenne (temps de repos, temps de conduite...), Code de la route, transport public routier, transport de marchandises dangereuses, réglementation du travail...

En 2023, 1 136 opérations de contrôles routiers ont été réalisées sur le territoire régional de la Bourgogne-Franche-Comté par les Contrôleurs des Transports Terrestres de la DREAL.

Ces opérations ont donné lieu au contrôle de 5 818 véhicules et ont permis de relever 2 278 infractions dans les domaines du transport public routier, de la réglementation sociale européenne, du travail, du Code de la route...

Le registre des transporteurs

Une entreprise, lorsqu'elle exerce une activité de transport public routier de marchandises (ou de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises) ou de transport public routier de voyageurs doit être préalablement inscrite au registre des transporteurs.

La tenue par le Préfet de région du registre des transports, outil de régulation de l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises/voyageurs, est l'expression du pouvoir régalien de l'État dans sa mission d'organisation du transport routier.

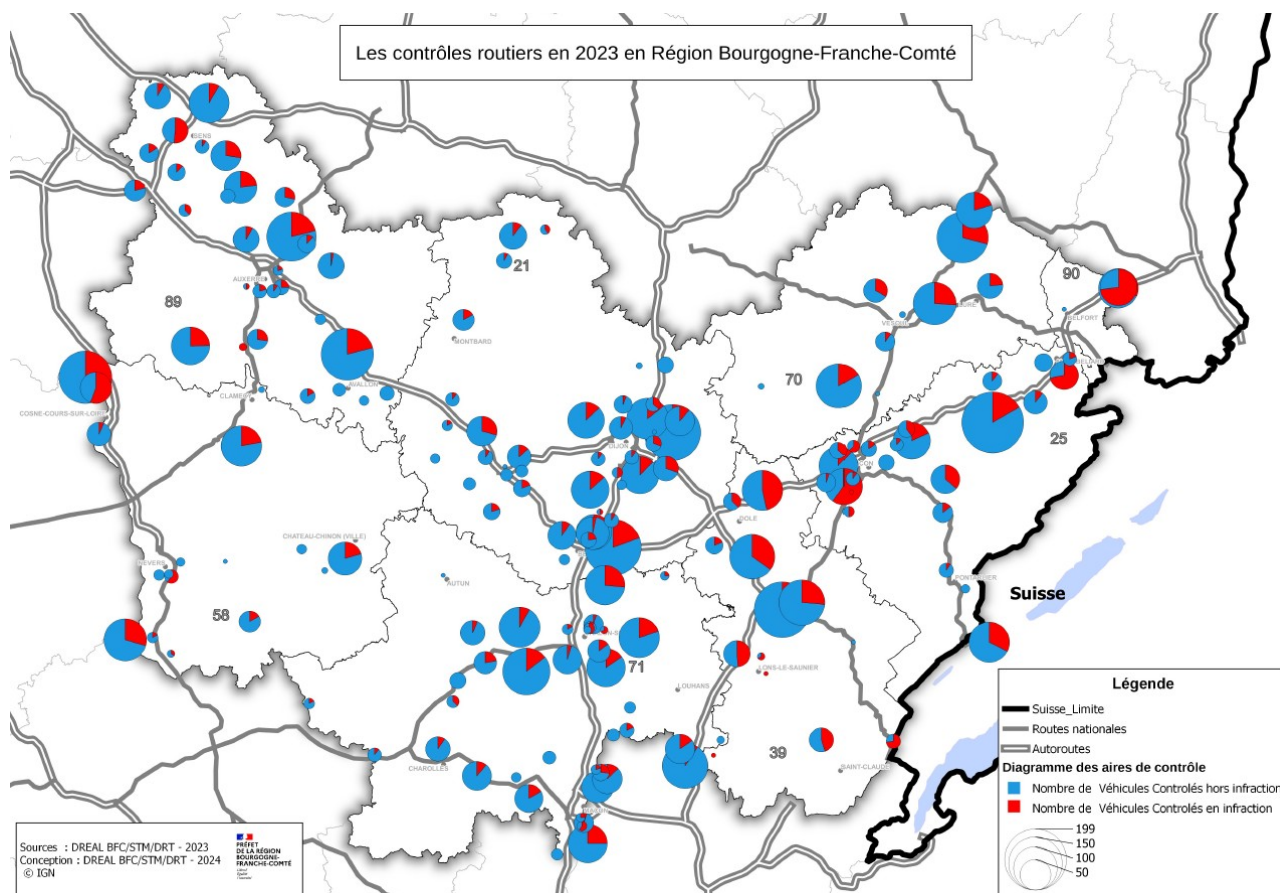
En région Bourgogne-Franche-Comté, le registre est géré par 6 agents affectés au Pôle Gestion du Service Transports-Mobilités (STM) de la DREAL, pour le compte du Préfet de région.

Ils sont chargés du suivi des 2 250 entreprises de transport que compte actuellement la région, et notamment de s'assurer du respect des conditions nécessaires à l'exercice de la profession de transporteur.

L'activité du Pôle Gestion s'exerce en étroite collaboration avec les agents du Pôle Contrôle cités plus haut, notamment à travers des signalements, qui font ensuite l'objet de contrôles pouvant déboucher sur d'éventuelles sanctions.

Le contrôle des transports routiers de personnes : un volet important de l'activité de contrôle

Les Contrôleurs des Transports Terrestres interviennent tout au long de l'année sur de multiples points de contrôle (*voir ci-dessous, pour l'année 2023*), avec l'objectif d'être présents, de manière régulière, sur tout le territoire régional.



Ces contrôles s'opèrent aussi bien vis-à-vis du trafic local, national ou international, que des transports de marchandises ou de personnes.

La DREAL Bourgogne-Franche-Comté se mobilise également sur le contrôle des autocars et, d'une manière plus générale, de tous les véhicules amenés à transporter des voyageurs.

En 2019 (soit avant la crise sanitaire), d'après des données de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs :

- **plus de 2,5 millions de voyages touristiques** ont été réalisés en autocar par la clientèle française en France,
- **630 000 enfants** ont été transportés en voyages scolaires et éducatifs.

Les Contrôleurs des Transports Terrestres procèdent à des contrôles de transports scolaires à proximité des établissements concernés, mais également d'autocars effectuant des voyages touristiques (appelés « services occasionnels »), qui comprennent :

- les circuits "à la place" ou collectifs,
- les déplacements d'associations culturelles ou sportives,
- les séjours linguistiques,
- les circuits « découverte »,
- les séjours de plusieurs jours en France ou à l'étranger.

Concernant l'état des véhicules, 35 % du parc de véhicules (autocars +autobus) a moins de 5 ans (âge moyen 7,9 ans) et le kilométrage moyen annuel par véhicule est de 37 000 km (autocar : 32 000 km / autobus : 43 000 km).

En 2023, les Contrôleurs des Transports Terrestres de Bourgogne-Franche-Comté ont contrôlé 484 véhicules de transport routier de personnes, parmi lesquels 77 (soit 16%) étaient en infraction.

Les infractions les plus récurrentes étant :

- le défaut de documents de contrôle et/ou de titre administratif, à bord du véhicule,
- la visite technique périodique du véhicule non réalisée, la détérioration de l'appareil éthylotest antidémarrage,
- la circulation sans aménagement ou équipement de sécurité conforme.

Ces deux derniers types d'infractions pouvant avoir des conséquences importantes sur la sécurité routière.

Les transports scolaires : organisation et enjeux

Qu'il soit assuré par des services réguliers créés pour assurer à titre principal et à l'intention des élèves la desserte des écoles et des établissements d'enseignement, ou que les élèves empruntent des services réguliers « ordinaires », le transport des élèves concerne chaque jour plus de quatre millions d'élèves, dont deux millions en secteur rural. Il est donc au cœur du quotidien de nombre de jeunes et de leurs familles.



La préoccupation majeure en matière de transport d'élèves est et reste la sécurité de tous. Elle dépend de la connaissance et de l'application des règles et du comportement de chacun.

Bien que leur organisation soit de la compétence des régions et des autorités organisatrices de la mobilité, l'État doit faciliter la mise en place des transports scolaires, au regard notamment de leur qualité et des conditions de sécurité.

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (ou loi « NOTRe »), qui a constitué le troisième volet de la réforme des territoires, a substantiellement modifié la répartition des compétences en matière de mobilité.

Ainsi, depuis 2017 :

- la région est compétente en lieu et place du département pour l'organisation du transport scolaire (au 1er septembre 2017) ;

- les Autorités Organisatrices de Mobilité sont compétentes pour le transport scolaire à l'intérieur de leur ressort territorial (la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dite « loi LOM » permet toutefois aux régions de continuer à organiser les transports scolaires au sein d'une communauté de communes qui est AOM sauf demande de cette dernière).

**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ**

Pour environ 70 % de la population, le transport des élèves est assuré par les AOM au sein de leur ressort territorial.

Ces dernières doivent depuis la loi d'orientation des mobilités prendre en compte l'enjeu de la mobilité quotidienne des élèves au travers de leur plan de mobilité.

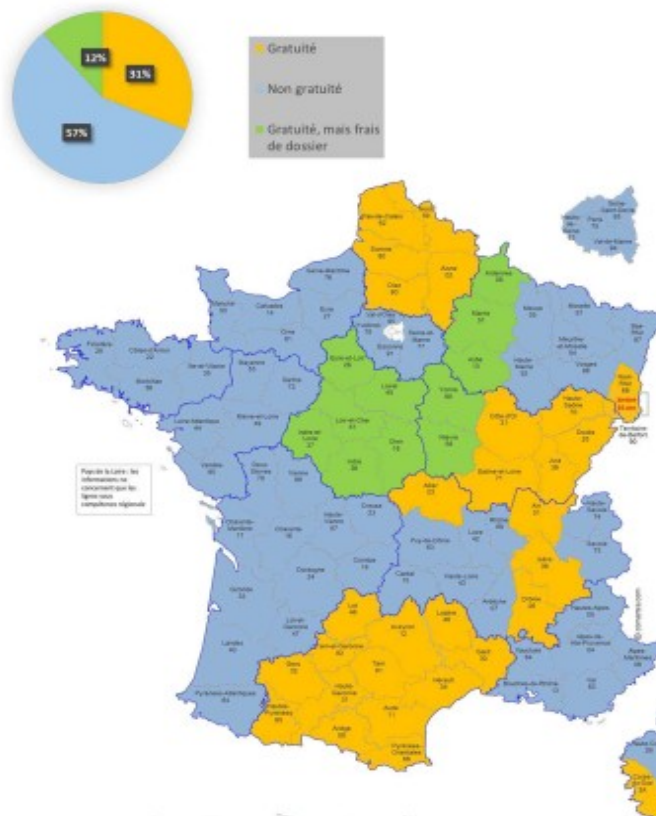
L'exécution d'un service de transport public régulier de personnes – et donc d'un transport scolaire – peut être assurée (art. L. 1221-3 du Code des transports) soit par un opérateur interne (régie, société publique locale...), soit par une entreprise ayant passé, à la suite d'un appel d'offres, une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.

De manière générale, la mission sur les transports scolaires et plus globalement de transport d'élèves pour les déplacements domicile-établissements s'inscrit dans une politique globale des transports qui doit être définie dans toutes ses dimensions: **sécurité routière, aménagement du territoire, éco-mobilité et développement durable, égalité sociale, solidarité et accessibilité.**

Les transports d'élèves permettent l'accès de tous à l'éducation (à plus forte raison lorsqu'ils sont gratuits – en jaune sur la carte ci-dessous) ; ils contribuent aussi à la diminution des risques routiers en évitant le recours à d'autres modes de transport individuel plus accidentogènes.

La politique de gratuité des transports scolaires (SATPS)

La politique de gratuité des transports scolaires (SATPS) en 2021



Les véhicules : éléments de sécurité

La construction des véhicules de transport en commun, leur aménagement, leur équipement, leur entretien et leur exploitation sont soumis à une réglementation précise et contraignante, particulièrement contrôlée, s'appliquant aux véhicules effectuant des transports scolaires énumérés dans le **Code de la route** (art.R. 311-1) et dans l'**arrêté du 2 juillet 1982** relatif aux transports en commun de personnes (article 2), autocars principalement. Toutefois, les transports scolaires peuvent également être réalisés au moyen de véhicules légers, véhicules de 9 places et moins conducteur compris, lesquels peuvent être majoritaires dans certains départements ruraux.

L'autorisation de mise en circulation des véhicules de transport en commun de personnes prend la forme d'une **attestation d'aménagement** (art. R. 323-23 du Code de la route et art. 85 de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes).

L'attestation d'aménagement indique toutes les conditions particulières auxquelles est subordonné le transport de personnes. Elle comporte notamment le nombre maximum de passagers assis, et le cas échéant, debout.

Elle doit être conservée dans le véhicule pour être présentée lors des contrôles techniques périodiques du véhicule ou à toute réquisition de la gendarmerie ou des fonctionnaires et agents chargés de la police de la route.

Les modalités des contrôles techniques périodiques des véhicules de transport en commun sont définies par l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié relatif au contrôle technique des véhicules lourds.

Les **visites techniques périodiques** sont renouvelées tous les **6 mois** (art. R. 323-23 du Code de la route et art. 86 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié).

Chaque véhicule est muni d'un **carnet d'entretien**.

Au 1^{er} janvier 2016, l'âge moyen du parc en service des autobus est de 7,9 ans contre 7,8 ans pour les autocars. Le kilométrage annuel moyen parcouru par véhicule est de 40 608 km pour les autobus (hors RATP) et 30 157 km pour les autocars.

(Sources : INSEE, SIRENE, SoeS, UTAC, RATP)

Enfin, le secteur du transport routier de personnes s'inscrit dans une démarche de progrès environnemental : depuis 2008, plus de 240 entreprises du secteur se sont engagées dans le dispositif Objectif CO2 (source : <https://www.objectifco2.fr/>).

70 % du parc de véhicules est pourvu d'une motorisation répondant à la norme Euro 5.

Enfin, 3 390 autobus (soit 12 % du parc) et 230 autocars fonctionnaient au gaz naturel GNV) en 2019.

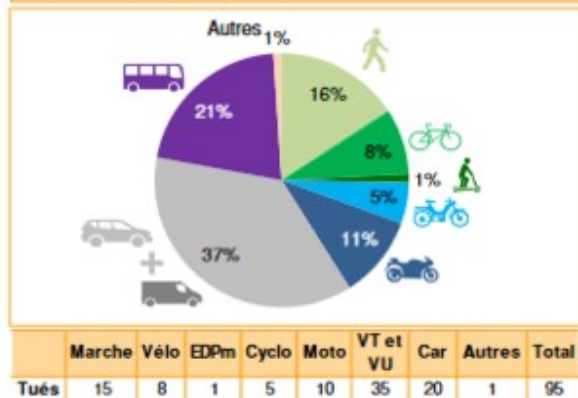


L'accidentologie : un nombre d'accidents en baisse, mais une vigilance à maintenir

Accidentologie

Depuis 1994, division par 2 du nombre d'accidents

Répartition des tués dans un accident d'autocar selon le mode de déplacement 2017-2021



La sécurité routière en France - bilan de l'année 2021 - ONISR 2022

« Si certains accidents sont spectaculaires, l'autocar reste un mode de transport quatorze fois plus sûr que l'automobile ».

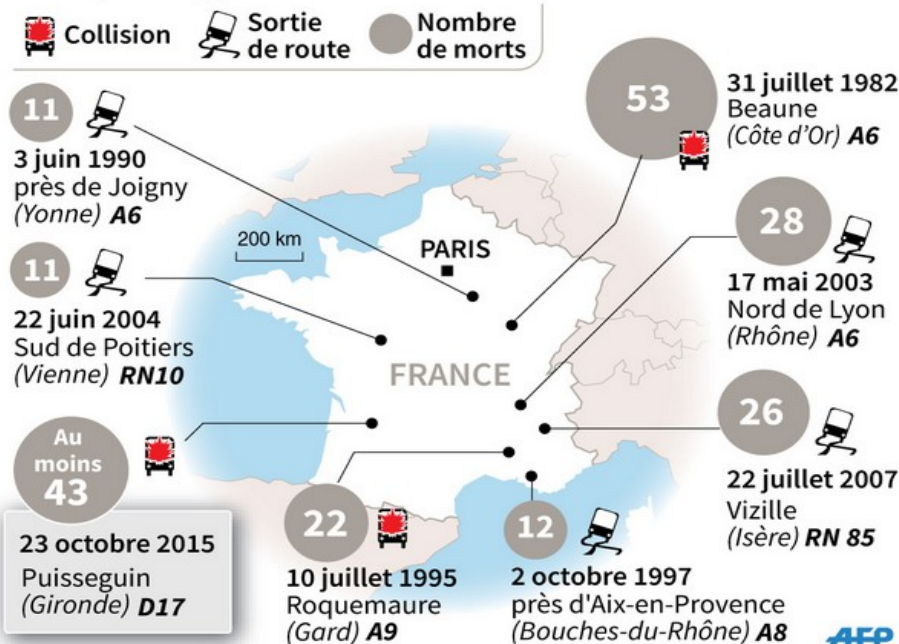
En 2021, 116 accidents corporels ont impliqué un autocar¹, soit 0,2 % des accidents corporels. Quinze personnes ont été tuées dans ces accidents dont cinq automobilistes, un usager de 2RM, un cycliste et 3 piétons.

178 personnes ont été blessées dans des accidents impliquant un autocar. Les trois quarts sont soit des occupants d'autocars (85), soit des automobilistes (44). Le quart restant se répartit entre usagers vulnérables : 10 cyclistes, 14 piétons, 3 usagers d'EDP à moteur, 19 usagers de 2RM et 3 occupants d'un autre type de véhicule.

Depuis 2010, le nombre de tués dans un accident impliquant un autocar a plus baissé que pour l'ensemble des accidents. Entre 2010 et 2021, le nombre d'accidents d'autocar enregistrés par les forces de l'ordre a diminué de 45 % en passant de 213 à 116 (baisse de 20 % pour l'ensemble des accidents) ; 40 % de cette baisse a eu lieu entre 2019 et 2021 (passage de 155 à 116).

50 % des accidents impliquant un autocar ont eu lieu pendant le premier semestre 2021, période de couvre-feu, (contre 46% en 2019).

Les plus graves accidents d'autocar



La sensibilisation des autres usagers de la route : une nécessité pour préserver la sécurité des enfants

Il est nécessaire d'insister sur l'importance de la sensibilisation des « autres usagers de la route » qui doivent immédiatement identifier le véhicule de transport scolaire et adapter le comportement attendu de tout conducteur en présence d'un véhicule de transport d'enfants.



Les autorités organisatrices de la mobilité doivent être encouragées à mener des campagnes de sensibilisation à la sécurité des transports scolaires, sur des thèmes ciblés et renouvelés.

Chaque année, les accidents aux points d'arrêt, s'ils sont les moins nombreux, sont toujours parmi les plus graves, notamment lorsque l'enfant est renversé par un véhicule croisant ou dépassant l'autocar scolaire à son point d'arrêt.

L'attention des usagers de la route doit être rappelée sur les risques d'accidents lors du croisement ou du dépassement des véhicules de transports scolaires à l'arrêt, signalés par le pictogramme « transport d'enfants » et le fonctionnement des feux de détresse.

La sensibilisation des automobilistes doit se faire à la fois sur le terrain par une **signalisation** adaptée mais également par des rappels périodiques par l'intermédiaire des **médias**. Ce qui suppose que ces usagers « tiers » identifient bien le véhicule : connaissance de la signification du pictogramme « transport d'enfants », du clignotement des feux de détresse et/ou du pictogramme lui-même.

