PRÉFET
DU TERRITOIRE
DE BELFORT
Liberté
Égalité
Fraternité

Contrôle des transports terrestres

Opération dédiée au contrôle des transports en commun d'enfants

(transports scolaires)

Mardi 13 septembre 2022
Collège Jules-Ferry - Delle (90)

DOSSIER DE PRESSE

I) L'organisation du 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 et dispose à cet effet d'un corps spécialisé : les Contrôleurs des Transports Terrestres (CTT), qui interviennent sur route et en entreprises.

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 relevant 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…

La DREAL Bourgogne-Franche-Comté est 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.

En 2021, 1 114 opérations de contrôles routiers ont été réalisées sur le territoire régional de la Bourgogne-Franche-Comté. Ces opérations ont donné lieu au contrôle de 6 449 véhicules et ont permis de relever 2 909 infractions dans les domaines du transport public routier, de la réglementation sociale européenne, du travail, du Code de la route…

II) Les transports scolaires et leur organisation

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.

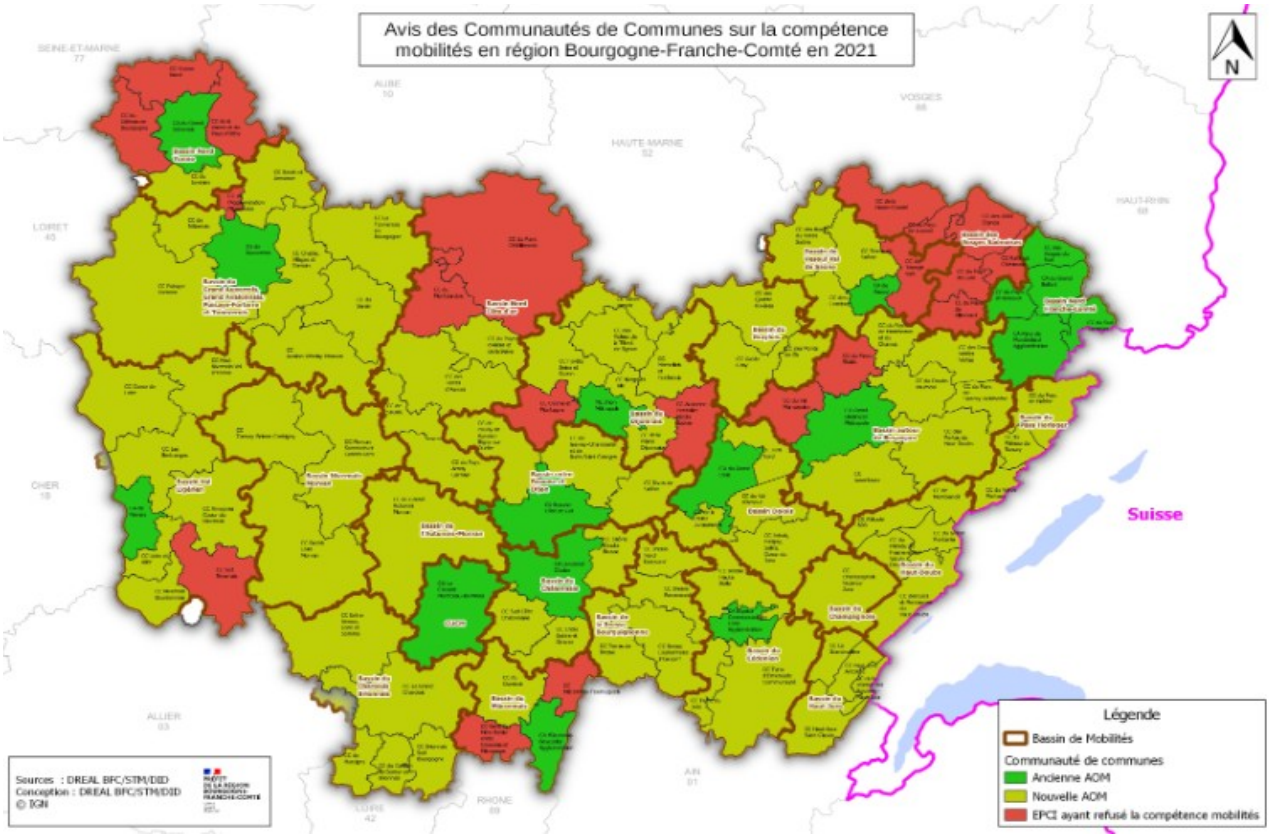
La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi « NOTRe »), qui a constitué le troisième volet de la réforme des territoires, a substantiellement modifié la répartition des compétences en matière de mobilité.

Ainsi, depuis 2017 :
- la région est compétente en lieu et place du département pour l'organisation du transport scolaire ;
- les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) 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).

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 ; **ils contribuent aussi à la diminution des risques routiers** en évitant le recours à d'autres modes de transport individuel plus accidentogènes.

III) 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 (art. 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).

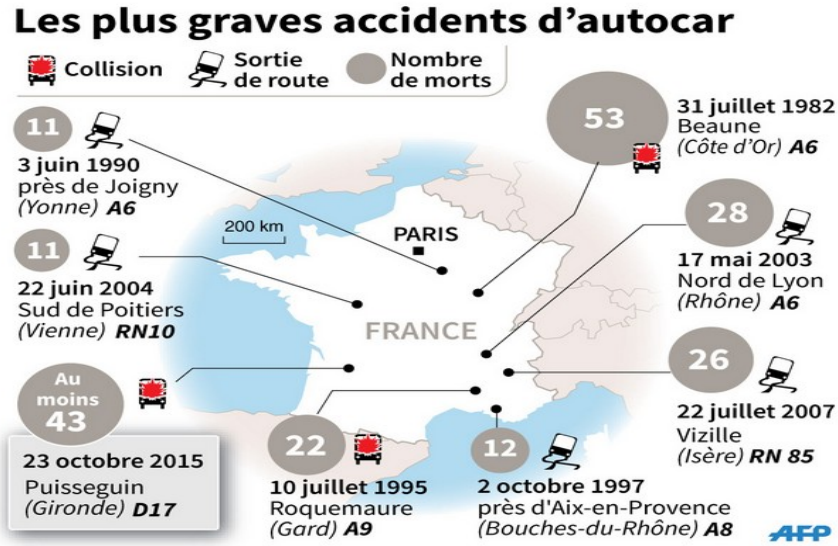
L'attestation d'aménagement indique toutes les conditions particulières auxquelles est subordonné le transport de personnes. Elle comporte notamment le nombre maximum de passagers assis, et le cas échéant, debout.

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.

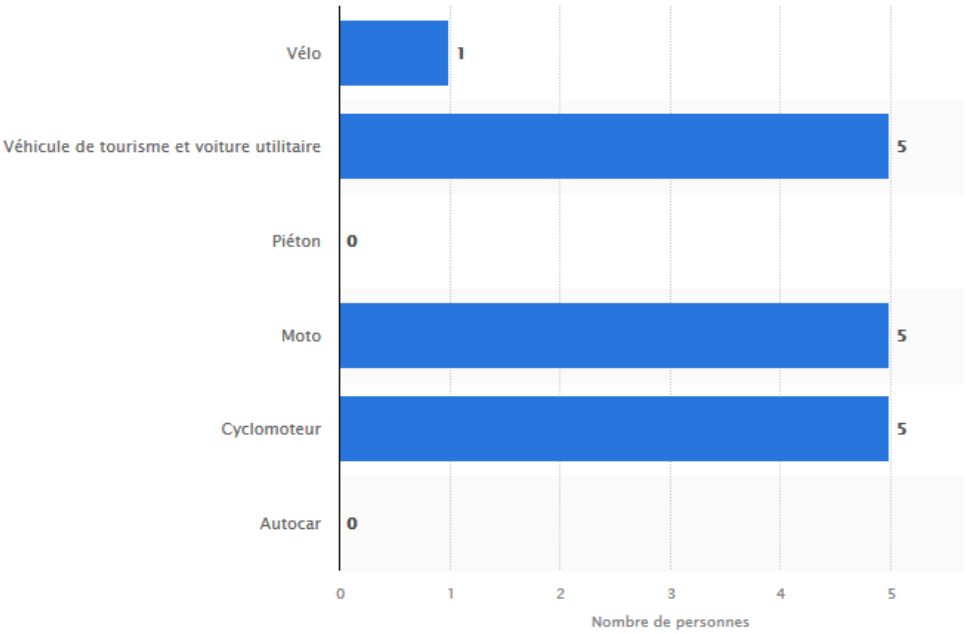
Les modalités des contrôles techniques périodiques des véhicules de transport en commun sont définies par l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié relatif au contrôle technique des véhicules lourds.
Les **visites techniques périodiques** sont renouvelées tous les **6 mois** (art. R. 323-23 du Code de la route et art. 86 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié).
Chaque véhicule est muni d'un **carnet d'entretien.**

Quelques chiffres :

L'accidentologie



Nombre de personnes décédées dans un accident impliquant un autocar sur le réseau routier français en 2020, selon le type de véhicule :



Les accidents d'autocars suscitent toujours une vive émotion auprès de l'opinion publique dans la mesure où, d'une part, le nombre de victimes est souvent nettement plus important que dans les accidents impliquant simplement des véhicules de tourisme et où, d'autre part, les autocars impliqués sont souvent

immatriculés à l'étranger. Ils font alors l'objet d'une forte médiatisation et mobilisent les pouvoirs publics. Des enquêtes administratives à l'initiative du ministre des transports sont systématiquement menées par le BEA-TT en parallèle de l'enquête judiciaire. **Plus d'une vingtaine d'enquêtes de ce type ont été réalisées depuis 2004.**

On déplore en France en moyenne 5 accidents mortels par an impliquant un autocar. En nombre de kilomètres effectués, l'autocar est 10 fois plus sûr pour ses passagers que pour les passagers d'une voiture individuelle et 200 fois plus que pour un motocycliste.

L'accident d'autocar le plus meurtrier a eu lieu le 31 juillet 1982 sur l'A 6 à hauteur de Beaune : en pleine nuit, deux cars sont pris dans un carambolage et s'embrasent. Bilan : cinquante-trois victimes dont quarante-quatre enfants.

En savoir plus : https://www.securite-routiere-az.fr/a/autocar/

Les contrôles

Concernant les contrôles en Bourgogne-Franche-Comté en 2019 (dernière année significative avant la pandémie de COVID-19 qui a profondément touché le secteur du transport de personnes), 408 véhicules de transport de personnes (autobus, autocars) ont été contrôlés par les contrôleurs des transports terrestres de la DREAL BFC.

78 d'entre-eux présentaient au moins une infraction (soit 19 % des véhicules contrôlés, une proportion similaire au transport routier de marchandises).

Parmi les infractions relevées :

- une conduite d'un véhicule à moteur avec un permis de conduire non prorogé,

- un maintien en circulation de véhicule de transport public de personnes sans visite technique periodique,

- un défaut de repos hebdomadaire ou journalier, temps de conduite dépassé,

- un dispositif éthylotest antidémarrage défectueux ou déplombé,

- une absence de documents administratifs obligatoires à bord du véhicule (copie conforme de la licence, ordre de mission, billet collectif, feuille de route…),

- en ce qui concerne les règles du Code de la route : pneumatique usé, rétroviseur et optique de phare détériorés, pare-brise fêlé, éclairage défectueux, trousse de secours périmé, extincteur avec une date de validité dépassée…,

-une absence de port de ceinture de sécurité…

IV) La sensibilisation des autres usagers de la route

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 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.

V) L'opération de contrôle du 13 septembre 2022

Le contrôle du 13 septembre 2022 (entre 7:30 et 8:30) s'inscrit dans le cadre d'une opération de sécurité routière sur le transport scolaire, à laquelle participe la DREAL Bourgogne Franche-Comté, avec l'appui des gendarmes du Peloton Motorisé (PMO) de Bessoncourt (90).

Ce contrôle vise à vérifier les règles de sécurité des transports scolaires lors de l'arrivée des véhicules sur le lieu d'établissement scolaire.

Il mobilise 3 Contrôleurs des Transports Terrestres de l'antenne de Besançon de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.
Il se déroulera sur le parking du **Collège Jules-Ferry – 16 rue de Verdun - 90100 Delle.**

502 élèves sont scolarisés au sein de cet établissement.

Collège Jules-Ferry