



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 70642

Texte de la question

M. Jean Tiberi demande à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer quelles suites entend donner le Gouvernement aux vingt et une mesures proposées par le rapport Bonduelle pour renforcer la sécurité des transports en autocar.

Texte de la réponse

Suite à la répétition d'accidents graves impliquant des véhicules de transport en commun de personnes, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a demandé au Conseil général des ponts et chaussées de proposer, en liaison avec le Conseil national des transports, un schéma d'actions destinées à renforcer la sécurité des transports routiers non-urbains de voyageurs. Un rapport établi par M. Bonduelle faisant état de vingt et une propositions lui a été remis en mars 2005. La plupart de ces propositions ont d'ores et déjà fait l'objet de réflexions et de concertations au sein des services concernés et plusieurs mesures ont abouti. Ainsi, l'article 8 de la loi n° 82-1153 modifiée du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs a été modifié par l'article 52 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, pour imposer un contrat pour les services occasionnels publics routiers non urbains de personnes. Ce contrat doit comporter des clauses précisant l'objet de la prestation, son prix, les droits et obligations des parties, l'affectation du personnel de conduite, les caractéristiques du matériel roulant ainsi que les conditions d'exécution du service, notamment en fonction des personnes ou des groupes à transporter. L'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes doit par ailleurs être mis en cohérence avec les nouvelles réglementations en particulier du code de la route et de l'accessibilité des personnes. Un groupe de travail regroupant les services concernés du ministère en charge des transports, le Conseil général des ponts et chaussées et le Conseil national des transports a été mis en place le 16 janvier 2006 pour procéder à sa révision. Les accidents récents mettent en cause des conducteurs âgés. La proposition du rapport recommandant la fixation d'une limite d'âge à soixante-cinq ans pour les conducteurs de véhicules de transport en commun de personnes fait actuellement l'objet d'un processus de réflexion et de concertation. Concernant la périodicité de la visite médicale d'aptitude à la conduite, le décret n° 2006-46 du 13 janvier 2006 dispose que désormais pour les conducteurs titulaires de la catégorie D du permis de conduire, en conséquence celle relative au transport de personnes dans des véhicules comportant plus de huit places assises ou transportant plus de huit passagers, la visite médicale annuelle est obligatoire à partir de soixante ans. En ce qui concerne la proposition relative aux ceintures de sécurité, les directives relatives aux ancrages des sièges (2005/39/CE), ancrages des ceintures de sécurité (2005/41/CE) et installation des ceintures de sécurité (2005/40/CE) ont été signées le 7 septembre 2005. La transposition en droit national est en cours. Une des propositions du rapport vise à améliorer l'examen du couple prévention/détection des feux d'origine moteur. Le laboratoire UTAC a été mandaté en décembre 2005 pour effectuer en liaison avec les équipementiers, constructeurs automobiles et les carrossiers, un recensement des principaux dispositifs de détection de surchauffe et d'extinction automatique proposés sur le marché ainsi qu'une analyse de leur efficacité, des conditions de mise en oeuvre, de leurs caractéristiques d'entretien et de leur coût d'installation. Le rapport final devrait être disponible mi-2006. Le

risque de voir des publicités apposées sur la vitre arrière est traité par l'instruction technique « véhicules lourds » relative aux contrôles complémentaires pour les transports en commun de personnes mise en œuvre en janvier 2005. Celle-ci prévoit un point particulier de contrôle relatif à la présence de films plastiques sur les vitrages. En l'absence de justificatifs réglementaires, le véhicule est mis en contre-visite afin que les observations soient levées. Le respect des temps de conduite et de repos des conducteurs, autre mesure abordée dans le rapport, est une des préoccupations majeures du Gouvernement dans le cadre de la sécurité routière et du respect de la concurrence entre transporteurs. En application de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), le programme transports terrestres et maritimes traduit la volonté de mettre en avant le contrôle du respect de la réglementation sociale européenne avec un indicateur spécifique du nombre d'infractions à la réglementation sociale européenne rapporté au nombre de journées de travail contrôlées. Cet indicateur concerne tant le contrôle sur route qu'en entreprise, tant les transports routiers de marchandises que les transports de personnes. À terme, l'objectif est de voir évoluer à la baisse cet indicateur. Par ailleurs, la directive sur le « contrôle » 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 augmente les objectifs quantitatifs minimaux en matière de contrôle : des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules (actuellement 1 %) ; du nombre total des jours ouvrables à contrôler sur la route (actuellement 15 %) ; du nombre total de jours ouvrables à contrôler en entreprise (actuellement 25 %). Cette directive précise également les différents points relatifs à la réglementation sociale européenne et au temps de travail qui devront être vérifiés lors de ces contrôles. S'agissant du respect des normes techniques des autocars, les véhicules nationaux effectuant des transports de personnes ont l'obligation de subir un contrôle technique tous les six mois. Cette fréquence semble suffisante. En outre, la directive n° 2000-30 du 6 juin 2000, complétée par la directive n° 2003-26 du 3 avril 2003 prévoit un contrôle technique à caractère ponctuel et inopiné au bord de la route pour les véhicules effectuant du transport routier de marchandises ou de personnes. L'obligation d'appliquer cette directive a motivé en partie les demandes d'augmentation des effectifs du corps des contrôleurs des transports terrestres ainsi que le souhait du ministère en charge des transports d'accueillir des experts techniques, en provenance du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie. De façon générale, il existe une volonté de renforcer le contrôle sur la route. À titre d'exemple, les dispositions de la loi du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises renforcent les sanctions concernant l'exercice illégal de la profession de transporteur public routier de personnes ou de marchandises, et définissent les infractions et sanctions relatives au cabotage illégal et au cabotage irrégulier. Ces dispositions concernent aussi bien les transports routiers de marchandises que de personnes. Enfin, en ce qui concerne l'information des autorités organisatrices de transport (AOT) des décisions des commissions régionales des sanctions administratives (CRSA), il convient de rappeler que les décisions de sanctions prises par les préfets suite à l'avis émis par les CRSA font l'objet d'une publication, aux frais de l'entreprise, dans deux journaux régionaux désignés par le préfet. Les AOT peuvent se rapprocher des services chargés du contrôle des transports dans les directions régionales de l'équipement pour obtenir des informations sur le comportement des entreprises.

Données clés

Auteur : [M. Jean Tiberi](#)

Circonscription : Paris (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 70642

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 juillet 2005, page 7334

Réponse publiée le : 18 juillet 2006, page 7654