



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transports scolaires

Question écrite n° 73822

Texte de la question

M. Jacques Remiller appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports 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, relancent régulièrement 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 rapport relatif à la sécurité du transport d'enfants la nuit en autocar sur longue distance établi en juin 2000 par le Conseil national des transports (CNT), à la demande du secrétariat d'État chargé des transports, a mis en évidence le niveau de sécurité élevé du transport en autocar, que ce soit de jour comme de nuit, par comparaison aux autres modes de transport. La conduite de nuit présente toutefois des caractéristiques spécifiques qu'il est indispensable de prendre en considération, pour améliorer les conditions de son exercice. La formation du conducteur et son aptitude physique, ainsi que la définition des temps de conduite et de repos, sont les éléments garantissant un niveau de sécurité dans le transport en commun d'enfants. Ces critères sont strictement réglementés par une combinaison de textes aux niveaux européen et national. En ce qui concerne la formation du conducteur, la directive n° 2003/59/CE du 15 juillet 2003 impose une obligation de qualification initiale et de formation continue à tous les conducteurs de véhicules de transport en commun, pour la conduite desquels un permis de conduire de la catégorie D est requis. La France a joué un rôle pilote pour la mise en place, au niveau européen de ce dispositif de formation. Il est entré en vigueur dans tous les États membres, depuis le 10 septembre 2008. L'objectif prioritaire est l'amélioration de la sécurité routière et de la sécurité des passagers et des conducteurs à leur poste de travail. Les quatre thèmes au programme de cette formation font une large part aux questions de prévention des risques et notamment d'hypovigilance. Par ailleurs, les conducteurs d'autocars relèvent d'une double surveillance médicale de leur aptitude physique. Ils sont soumis à une visite médicale d'aptitude à la conduite dans le cadre de la médecine du permis de conduire, tous les cinq ans pour les conducteurs de moins de 60 ans, et tous les ans au-delà, ainsi que tous les deux ans au contrôle de la médecine du travail. Enfin, les durées maximales de conduite et minimales de repos des conducteurs sont fixées par le règlement n° 561/2006/CE. Au niveau national, l'accord collectif étendu du 18 avril 2002 applicable dans le transport routier de voyageurs a limité à quatre heures la durée de conduite continue en période de nuit, entre vingt et une heures et six heures, alternant avec une ou deux périodes de pause d'au moins quarante-cinq minutes au total. S'agissant des conventions passées entre les donneurs d'ordre et les transporteurs, l'article 8-II

de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), modifié par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, fixe les clauses que doivent obligatoirement comporter les contrats passés entre les parties et précise qu'en cas d'absence de convention s'appliquent les clauses d'un contrat type. Le contrat type 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 définit et préconise certaines obligations de nature à améliorer la transparence, la qualité et la sécurité des transports et, par son caractère supplétif, permet le recours à des dispositions différentes convenues entre les parties. L'article 3 du contrat type précise les informations que le donneur d'ordre doit délivrer au transporteur et notamment les dates, horaires et itinéraires. Cette disposition permet en particulier aux organisateurs de voyage à caractère pédagogique de déterminer les modalités particulières telles que des arrêts intermédiaires ou prolongés lors des voyages de nuit qui seront appliquées.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Remiller](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 73822

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 9 mars 2010, page 2602

Réponse publiée le : 27 juillet 2010, page 8366