



## EDITO DU PRESIDENT

30 à 50 fois plus sûr que l'automobile, l'autocar est le mode de transport pour lequel le nombre de victimes rapporté aux voyageurs par kilomètre est le plus bas, à égalité avec le rail.

Pour autant, chaque accident est un « accident de trop » et les autocaristes bretons souhaitent aller encore plus loin, avec leur fédération professionnelle, pour être exemplaires et apporter une sécurité maximale à leurs passagers.

C'est parce que la sécurité constitue la préoccupation première de nos entreprises que j'ai souhaité y consacrer cette première « Lettre d'Information ».

Outre l'information fiable et objective nécessaire, vous y trouverez nos positions et surtout nos propositions, à partager avec vous, collectivités organisatrices de transport, enseignants, élèves, parents, organismes et institutions concernés car

« **la sécurité, c'est l'affaire de tous !** »

Philippe JULHES

## SECURITE : L'AUTOCAR 30 A 50 FOIS PLUS SUR QUE LA VOITURE



Photo : Jean Charles VALENNÉ

« pour mériter ma confiance, et celle des autres familles, comme celle des collectivités organisatrices des transports, les autocaristes doivent fournir une prestation irréprochable » Claire LE LAY-SALVI, mère de famille à PERROS-GUIREC (22)

**L'équivalent de 230 TGV et 4 fois le tour de la terre : c'est ce que représente chaque jour le transport scolaire en Bretagne. Avec l'acheminement quotidien de 110 000 élèves vers leurs établissements scolaires, les autocaristes bretons assurent un service public essentiel.**

Selon les 5 derniers bilans fournis par le Conseil National des Transports, chaque année près de 640 enfants perdent en moyenne la vie sur le chemin de l'école : 285 en automobile, 255 en deux-roues, 95 piétons et... 5 dans l'environnement « cars et bus » dont 4 à l'arrêt scolaire et 1 dans le véhicule.

C'est dire si ces chiffres attestent que l'autocar reste l'un des moyens de transports les plus sûrs, avec un ratio passager/kilomètre largement plus favorable que les autres modes de transport. A titre de comparaison, l'autocar est 30 à 50 fois plus sûr que l'automobile, et le nombre de décès rapporté aux voyageurs par kilomètre est le plus bas, à égalité avec le rail.

Pour autant, les entreprises adhérentes à la FNTV Bretagne souhaitent aller encore plus loin.

### 3 NUMEROS PAR AN

Sans tabou ! Sur la base de 3 numéros par an, chaque lettre traitera d'un sujet particulier avec le vœu que sa lecture soit aussi utile qu'enrichissante pour tous et contribue à éclairer les décideurs bretons dans leurs choix. Notre objectif est de faire partager aux lecteurs le professionnalisme, le sens du service et la profonde responsabilité sociale et environnementale qui animent quotidiennement les 83 entreprises adhérentes à la FNTV Bretagne. Ces entreprises emploient près de 4.000 salariés et exploitent plus de 3.000 autocars, soit la quasi-totalité du parc régional d'autocars.

## UNE REGLEMENTATION TRES STRICTE

### Réglementation sociale

La superposition de nombreux textes (code du travail, règlements européens, convention collective nationale, accords sociaux) contribue à une réglementation applicable aux conducteurs routiers de voyageurs particulièrement contraignante et complexe (amplitude, durée du travail, durées de conduite journalière et continue, repos et coupures, repos journalier et hebdomadaire...) mais son respect est garant de la sécurité des transports.

### Accès à la profession de transporteur et contrôle (1)

Pour exercer son activité, une entreprise de transport routier de voyageurs doit être inscrite au « registre des transports » et remplir trois conditions : la possession par le dirigeant de l'attestation de capacité professionnelle, l'honorabilité professionnelle et la capacité financière.

Pour conserver leur inscription au registre du transport, les entreprises doivent ensuite répondre aux contrôles sur route, contrôles en entreprise, Commissions de Sanctions Administratives (CSA), lesquels contribuent au strict respect des réglementations et accords sociaux en vigueur.

### Autocars

La réglementation française impose des normes spécifiques sévères en matière de construction d'autocars et d'équipements de sécurité, d'autorisation de mise en circulation...

Les constructeurs s'efforcent ainsi, en partenariat avec les entreprises de transport, d'améliorer constamment la sécurité active et passive des véhicules : généralisation des cars équipés d'ABS, de systèmes de freinage immobilisant mécaniquement le car en cas de perte de pression d'air, de ceintures de sécurité, de fauteuils à absorption d'énergie, de limiteurs de vitesse, introduction des chronotachygraphes électroniques à carte numérique, etc.

Pour conserver l'autorisation de circuler, les autocars sont en outre soumis à un contrôle technique très strict et doivent satisfaire, deux fois par an, aux conditions de contrôles techniques par des centres agréés par l'Etat (201 points contrôlés).

## SUJETS « SENSIBLES »... ET REPONSES SANS DETOURS

L'âge des autocars, vrai-faux problème ?  
Ceintures de sécurité et « retrofit » ?  
L'éthylotest, une mesure discriminante ?  
A quel âge peut-on conduire un autocar ?  
La FNTV Bretagne répond

### L'âge des autocars...

Les autocars sont conçus et fabriqués pour avoir une durée de vie qui peut atteindre 25 ans voire plus. La majorité des départements a cependant prévu de limiter l'âge des véhicules à moins de 20 ans. L'autocar est donc un outil qu'il faut davantage comparer à l'avion ou au train qu'à la voiture et qui se traduit par un coût de production élevé : de 135 000 € H.T. pour un autocar basique à plus de 300 000 € H.T. pour un autocar équipé pour le tourisme.

Un autocar acquis neuf pour être affecté à des services réguliers et scolaires n'aura souvent parcouru que 400 000 kilomètres en 20 ans alors qu'il est conçu pour en parcourir plusieurs millions...

L'âge des autocars n'est donc pas un problème, sous réserve du passage avec succès des contrôles techniques, tous les 6 mois.

### Pourquoi tous les cars ne sont-ils pas équipés de ceintures de sécurité ?

Tous les véhicules neufs sont équipés de ceintures de sécurité depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1999 (2). Les véhicules dont la mise en circulation est antérieure à cette date ne peuvent pas être équipés pour des raisons :

- techniques : ils ne disposent pas de la structure et des ancrages conçus pour dissiper l'énergie et protéger les occupants en cas de choc, et le pré-équipement des sièges en points d'ancrage n'est pas suffisant pour garantir le comportement dynamique.

- réglementaires : les directives européennes du 17 juin 1996 (3) ont défini les conditions techniques d'installation des ceintures dans les autocars à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1999. Le « retrofit » ou mesure rétroactive d'équipement n'est donc pas possible (4). Le parc d'autocars se renouvelle continuellement, ce qui permet d'augmenter significativement chaque

année le nombre de véhicules munis de ceintures de sécurité : on peut estimer qu'un autocar sur deux est aujourd'hui équipé.

Accélérer l'équipement en anticipant le renouvellement est possible, mais cela romprait l'équilibre économique des contrats en cours avec les autorités organisatrices, et se traduirait par un coût élevé.



### Equiper les autocars d'éthylotests ?

Consciente des risques liés à l'alcool et des enjeux en matière de sécurité, la FNTV a demandé à maintes reprises aux pouvoirs publics de renforcer le rôle et les missions de la médecine du travail dans le suivi de la santé des salariés, sans avoir été entendue à ce jour. Les autocaristes déplorent se retrouver seuls face aux maux de l'alcool et autres conduites addictives et regrettent que les pouvoirs publics aient répondu par une fin de non recevoir à leur demande d'information en temps réel de la suspension éventuelle du permis de conduire de leurs conducteurs.

Le Comité interministériel de la sécurité

# - DOSSIER SECURITE - DOSSIER SECURITE

routière du 13 mai dernier a décidé que les autocars affectés au transport d'enfants seront systématiquement équipés d'éthylotests antidémarrage à compter de la rentrée scolaire 2009.

On ne manquera pas de s'étonner du caractère discriminant de cette décision qui vise les conducteurs les moins impliqués dans les accidents et les moins concernés par la problématique de l'alcool au volant : les conducteurs d'autocars sont les seuls soumis au seuil de 0,2 gramme/litre, ce qui correspond à une consommation « zéro » (5). Les autocaristes bretons se félicitent de cette mesure tout en regrettant qu'elle ne s'applique pas à tous les conducteurs, professionnels et particuliers. Les adhérents de la FNTV Bretagne sont donc dans l'attente des textes qui en préciseront les modalités d'application ainsi que les précisions relatives à l'indispensable accompagnement financier.

## L'âge des conducteurs...

D'une part, contrairement à tous les autres permis de conduire, il faut avoir 21 ans pour pouvoir prétendre au permis de conduire D (transport en commun) qui sera suivi d'une formation initiale minimale obligatoire d'une durée d'au moins 4 semaines, si le candidat n'est pas titulaire d'un CAP ou d'un Titre Professionnel (6).

D'autre part, il n'y a pas de limite d'âge

réglementaire à la conduite d'un autocar, sous réserve du respect du double contrôle médical des conducteurs d'autocars prévu par la législation, à savoir :

les visites médicales « administratives » réalisées par un médecin de ville agréé par la Préfecture ou par une commission médicale préfectorale, tous les 5 ans pour les conducteurs de moins de 60 ans et tous les ans à partir de 60 ans (7) ;

les visites médicales d'aptitude réalisées par les services de santé au travail, au maximum tous les deux ans (8).

En général, les quelques conducteurs les plus âgés sont des entrepreneurs individuels, ou artisans transporteurs, bien connus par leurs clients.



## FORMATION CONTINUE DES CONDUCTEURS D'AUTOCARS

Entretien avec Eric GODEFROY, Délégué régional de l'Association pour le développement de la Formation professionnelle dans le Transport (AFT)

« La formation continue des conducteurs n'est pas un vain mot »

### Comment la formation continue des conducteurs d'autocars est-elle assurée ?

Les conducteurs d'autocars sont soumis depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2000 à une obligation de formation continue, la FCOS (formation continue obligatoire de sécurité), d'une durée de 3 jours et qui doit être suivie au moins tous les 5 ans. Ce dispositif national (9) a inspiré une directive européenne en 2003 (10), dont la transposition par un décret du 11 septembre 2007 (11), renforce cette formation, qui devient FCO (formation continue obligatoire) d'une durée portée à 5 jours à partir du 10 septembre 2008. Les conducteurs actualiseront ainsi leurs connaissances réglementaires, leur pratique de la conduite rationnelle désormais axée autour de la sécurité et seront en plus sensibilisés à la santé et à la sécurité routière et environnementale.

### Formation autour de la sécurité : que propose l'AFT-IFTIM aux autocaristes et à leurs conducteurs ?

Outre ces « formations continues obligatoires », l'AFT-IFTIM a mis en place, à la demande de la FNTV, de nombreuses formations destinées aux conducteurs d'autocars. Nombre d'entre elles contribuent à l'amélioration de la sécurité ; citons par exemple la sécurité dans les transports scolaires, la conduite dans les conditions climatiques difficiles, la prise en compte des phénomènes de somnolence et micro-sommeils pendant la conduite, l'éco-sécurité, la prévention des conflits, l'accueil des personnes à mobilité réduite ...

Vous le voyez, la formation continue des conducteurs d'autocars n'est pas un vain mot.

## Renvois : références réglementaires

(1) Décret n°85-891 du 16 août 1985 - (2) Directive 96/36 CE du 17 juin 1996 et arrêté ministériel du 5/12/1996 - (3) Directives 96/36 CE, 96/37 CE et 96/38 CE du 17 juin 1996 - (4) Réponse ministérielle à QE n°25604 et n°25625, JO AN Q 29/12/2003 - (5) Décret n°2004-1138 du 25 octobre 2004 - (6) Décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 - (7) Code de la route, article R 221-11 - (8) Décret n°2004-760 du 28 juillet 2004, article 28 - (9) Décret n°2002-747 du 2 mai 2002 - (10) Directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003 - (11) Décret du 11 septembre 2007 - (12) Arrêté du 29 août 1984, article 7 - (13) Réponse ministérielle à QE no 28351 et no 35806, JO AN Q, 24/08/2004 - (14) Réponse ministérielle n°40071, JO AN Q 19 août 1996

## LE BILLET DU DÉLÉGUÉ RÉGIONAL



La sécurité repose avant tout sur le conducteur et sa compétence professionnelle. Or, en raison de la faible attractivité de ce métier de conducteur, notre Profession peine à recruter. En effet, les entreprises ne peuvent souvent proposer qu'une activité à temps partiel, le transport scolaire étant limité à quelques heures par jour et ce seulement 140 à 175 jours par an. Il s'agit donc souvent d'un travail « d'appoint ». Et si nos conducteurs aiment leur métier, ses contraintes sont fortes : lourde responsabilité, horaires, hygiène de vie, conditions de circulation...

Si nous voulons attirer, sélectionner et former les conducteurs dont le service public a besoin, nous n'avons pas d'autre choix que de poursuivre la modernisation sociale engagée et d'améliorer encore les conditions de travail et de rémunération de ces collaborateurs. Mais rien ne sera possible sans le soutien des donneurs d'ordre et des autorités compétentes : les autorités organisatrices auxquelles les entreprises sont liées par des conventions devront renoncer à la logique du « moins disant » qui prévaut souvent dans la commande publique et valoriser les bonnes pratiques sociales en rejetant les offres anormalement basses et en écartant les entreprises peu soucieuses du respect de leurs obligations sociales. Les pouvoirs publics, pour leur part, devront imposer le respect des conditions exigées pour exercer une activité de transporteur et veiller à ce que les poursuites soient engagées rapidement et effectivement dans les cas d'infractions graves et répétées.

**C'est le prix de la sécurité des enfants, notre « bien » le plus précieux.**

Recruter des conducteurs qualifiés et bien formés, améliorer encore et toujours la sécurité sont deux défis parmi de nombreux autres pour notre Profession en devenir qui va devoir aussi affronter ceux de l'énergie et du développement durable, de l'intermodalité, de l'accessibilité aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite... Gageons que les décideurs nous soutiendront et permettront ainsi à l'autocar, souple et réactif, de retrouver toute sa place dans la mobilité du XXI<sup>ème</sup> siècle. Une vision plus globale de la mobilité est sans doute nécessaire : ce sera l'objet d'un prochain numéro. Philippe PLANTARD

## LA FNTV BRETAGNE APPUIE ET COMPLETE LES PROPOSITIONS NATIONALES

1. Arrêter la circulation et donc interdire le dépassement et le croisement des autocars arrêtés aux points de montée ou de descente des élèves situés en zone non urbaine et à proximité des établissements scolaires.

En œuvre depuis longtemps en Amérique du Nord, cette mesure serait la plus efficace. Le risque essentiel se situe en réalité en dehors du car et plus particulièrement lors des traversées de route pour rejoindre ou quitter cet arrêt.

2. Aménager et pré-signaliser à 150 mètres, à l'attention des autres utilisateurs de la voirie, les points d'arrêt de lignes et services réguliers de voyageurs en zone non urbaine.

3. Examiner l'utilisation des places debout sur les parcours terminaux.

Dans le cas des lignes régulières organisées à titre principal pour des personnes de moins de 17 ans, les enfants doivent être transportés assis (13) mais, à la demande de l'Autorité Organisatrice des transports concernés, des dérogations préfectorales peuvent autoriser le transport d'enfants debout dans certaines circonstances, notamment pour des sections terminales (<10 km) des services non urbains (14).

4. Favoriser la mise en place d'accompagnateurs de transport scolaire pour le transport d'enfants jusqu'au primaire.

5. Accroître la formation et la sensibilisation des jeunes à la sécurité dans les transports dès les premières classes.

6. Aménager des parkings sécurisés pour la dépose et la reprise des enfants à proximité des écoles jusqu'au collège (par exemple sans marche arrière).

7. Réaliser tous les transports périscolaires en milieu urbain avec des véhicules permettant le transport des enfants assis.

8. Faire respecter l'utilisation des ceintures de sécurité dans les véhicules qui en sont équipés.



Photo : Jean Charles VALLENNE

**La FNTV Bretagne souhaite également engager la réflexion sur les propositions suivantes :**

9. Généraliser les éthylomètres anti-démarrage à tous les conducteurs, particuliers et professionnels.

10. Permettre aux transporteurs publics routiers d'être informés automatiquement et en temps réel de la suspension ou de l'invalidation éventuelle du permis de conduire de leurs conducteurs.

11. Limiter l'activité des conducteurs les plus âgés aux services réguliers de proximité, en excluant la conduite de nuit et les distances moyennes ou longues.

### AGENDA

**AUTOCAR-EXPO**, le nouvel évènement incontournable des professionnels du tourisme et de la mobilité. Créée à l'initiative de la FNTV, unie aux 10 principaux constructeurs d'autocars, la 1<sup>ère</sup> édition de cette manifestation se tiendra à NICE du 22 au 25 octobre 2008.

Exposition d'Autocars, Congrès de la FNTV, Assises Européennes du Tourisme en Autocar, Convention d'affaires et Forum des métiers en seront les points forts. Pour en savoir plus : [www.autocar-expo.com](http://www.autocar-expo.com)

**CONSEIL NATIONAL DE LA FNTV**, 10 décembre 2008 : élection du Président de la FNTV pour le mandat 2009/2011.

Responsable de publication : Philippe Julhes  
FNTV Bretagne - 33, rue de la Frébardière - BP 67113 - 35571 Chantepie Cedex - Tél. 02 99 50 60 60