

Yves Bonduelle a présidé, au sein du Conseil national des transports (CNT), un groupe de travail « Ethylotest Anti-Démarrage (EAD) et prévention des addictions ». A l'issue de sa mission, il répond aux questions de *Transports scolaires*.

L'EAD : une logique de prévention

Transports Scolaires- Après le 1^{er} tour de table, lors de la première réunion de votre commission, personne n'était vraiment d'accord sur l'installation des éthylotests anti démarrage...

Yves Bonduelle- Personne n'était d'accord sur la mesure. Beaucoup la trouvaient inutile, certains carrément nuisible.

T.S.- Compte tenu de ces différences, comment avez-vous fait pour progresser, sachant qu'on ne parlait pas de l'utilité de la mesure -c'était déjà acté- mais de son application?!...

Y.B.- Je ne sais pas vraiment comment on peut parvenir à un consensus. Néanmoins, dans ce type de discussion, la méthode est un peu toujours la même. Après être parvenu à un constat à peu près partagé sur le contexte des accidents dus à l'alcool, sur les problèmes inhérents à l'exploitation des services, on tente de mieux comprendre la réalité de l'alcool et des addictions dans les transports de voyageurs aujourd'hui... On s'aperçoit alors très vite que le problème, même si tout le monde est d'accord pour dire qu'il est réel, apparaît très difficile à mesurer et à quantifier. Cela reste des phénomènes isolés et rares, fort heureusement. La preuve : sur les cinq dernières années, il n'y a aucun accident mortel avec alcoolémie d'un conducteur de transport en commun. Néanmoins, cela ne signifie pas que le risque n'existe pas. En particulier, avec l'évolution des mœurs, si le risque d'alcoolémie



Yves Bonduelle
Inspecteur général de l'Équipement
honoraire

« *Ce qui me choque, c'est que dans le transport routier, [...] il n'y ait pas les mêmes précautions que dans les autres modes de transport* »

a tendance à largement régresser chez les professionnels, le problème de l'addiction à d'autres formes... de défoulement, qu'il soit festif ou en réaction au stress de la vie actuelle, commence à prendre une certaine consistance. Je veux parler du recours aux stupéfiants et à certains médicaments.

T.S.- Vous parlez d'addiction. Ce n'était pas la commande de départ stipulée dans votre lettre de mission ?

Y.B.- Pour moi, l'intégration de cet aspect a été une condition *sine qua non* pour que j'accepte cette mission. J'ai dit à la DGITM que je voulais bien m'occuper de l'ébauche d'un

programme de prévention des addictions dans le transport routier de voyageurs mais pas de me focaliser sur l'alcool et l'EAD [éthylotest anti démarrage, Ndlr] parce que, concrètement, ce n'est pas le problème d'avenir. On a un éthylotest qui s'apparente un peu à « un gadget » mais qui est très efficace. A partir du moment où l'on parvient à faire du contrôle un tant soit peu automatique, les résultats sont là...

T.S.- Vous êtes favorable au dépistage systématique... y compris pour les stupéfiants?...

Y.B.- Pour les drogues, les tests salivaires, dès à présent utilisables, sont encore trop chers, notamment au niveau de la

confirmation des résultats. Si le test lui-même vaut environ 10 euros, sa confirmation se monte encore... à 300 euros. Mais ces dépistages ont vocation très rapidement à être systématisés. Et quand on y sera parvenu, on aura la preuve que le phénomène est beaucoup plus répandu que l'importance que l'on veut bien lui prêter aujourd'hui.

T.S.- En commission, la SNCF et Air France ont fait part des résultats de leurs tests à l'embauche. Faut-il généraliser le dépistage, à l'embauche notamment ?

Y.B.- C'est assez parlant. De tête, mais les chiffres sont dans le rapport, pour la SNCF, quand le dépistage physiologique a été rendu

obligatoire au moment du 2ème Paquet ferroviaire, 3% des postulants sur des postes de sécurité présentaient des traces de prise de stupéfiants, en particulier le cannabis. Trois ans après, on est tombé à 1%. De manière générale, l'article 12 de la LOTI donne une base législative à tout dépistage obligatoire de ce type, et pas seulement pour le ferroviaire. Donc, si on veut l'imposer en routier, on peut. Il ne faut pas faire une loi ; un décret en conseil d'Etat suffit. On doit au public, au minimum, un "écrémage" à l'embauche... Le

conducteur de transport en commun est un poste de sécurité. Voyez-vous, ce qui me choque, c'est que dans le transport routier où les conducteurs sont le plus livrés à eux-mêmes, où ils partagent la voie publique avec tous les autres usagers, où ils ont la responsabilité de quelques dizaines de vies entre leurs mains, il n'y ait pas les mêmes précautions que dans les autres modes de transport. Quand on fait du transport professionnel, il faut accepter de payer le prix de la sécurité. On attend du transporteur une obligation, non pas de

WR3,
l'éthylotest
anti-démarrage
de la société
Alcolock France



Photo: ACS

Avis du Conseil national des transports sur le rapport Bonduelle

-approuvé le 9 juin 2009-

Le C.N.T. :

1. approuve l'ensemble des propositions du groupe de travail ci-jointes, tant sur l'installation de l'éthylotest anti-démarrage dans les véhicules de transport en commun que sur la promotion d'une politique globale de prévention des addictions en transport routier de voyageurs, en particulier pour ce qu'elle relève de la négociation collective ;
2. s'accorde sur la nécessité d'équiper à terme l'ensemble du parc d'autocars et de faire coïncider les obligations d'installation et d'usage de ce nouvel outil à caractère préventif ;
3. souligne que la promotion d'une politique de prévention des addictions et leurs effets, ainsi que les conséquences sociales que cela entraîne, doivent être pris en compte par les partenaires sociaux dans le cadre des négociations collectives et doivent s'accompagner d'une formation et d'un suivi à tous les niveaux, y compris au niveau local ;
4. approuve le principe d'une expérimentation de la mesure avant toute généralisation et recommande une période d'évaluation d'au moins six mois afin de tirer les enseignements de cette expérimentation ;
5. souhaite que les modèles de clauses pouvant être introduites par notes de service ou dans les règlements intérieurs, élaborées en concertation au sein du groupe, deviennent un cadre de référence tant en ce qui concerne la prévention des risques d'addictions que les modalités de mise en oeuvre de l'EAD lui-même ;
6. accepte de contribuer au financement de l'expérimentation annoncée par le Ministre dès septembre 2009 auprès de quelques entreprises volontaires, en complément des autres moyens envisagés, notamment par le biais de la CNAM-TS et des CRAM, pour un montant maximum de 100 000 euros et un taux maximum global de participation inférieur ou égal à celui des co-financeurs du programme ;
7. rappelle que le transport scolaire peut également être effectué en véhicules n'excédant pas 9 places, conducteur compris, et demande que, dans ce cadre également, des actions de prévention des addictions soient menées ;
8. souhaite que ces mesures favorables à la sécurité fassent l'objet d'une initiative française en vue de leur généralisation dans les autres pays de l'Union Européenne.

moyens, mais de résultat. Aujourd'hui, je suis parvenu à ce que l'on rentre dans une logique de prévention des addictions, tous azimuts. On ne doit pas se contenter de dire «c'est à l'Etat de...». Oui, l'Etat doit prendre sa part au niveau réglementaire, mais c'est aussi aux partenaires sociaux de définir le cadre dans lequel ils veulent travailler. En particulier, les lacunes des règlements intérieurs dans les entreprises de transport sont manifestes. Très peu traitent du problème de l'alcool.

«Si on veut que l'EAD fonctionne, il faut que ce soit un dispositif incontournable. C'est pourquoi j'ai proposé que l'on fasse coïncider l'obligation d'équipement de l'EAD avec l'obligation d'équipement... en chronotachygraphe».

T.S.- D'autant que les règlements intérieurs n'existent pas dans les petites entreprises...

Y.B.- Tout à fait. Mais on peut alors parfaitement prendre une note de service. C'est aussi pour les salariés une garantie... contre une certaine forme d'arbitraire. C'est aussi une manière de faire de la pédagogie. Il faut que le conducteur sache à quoi il s'expose.

T.S.- Au cours des discussions, les représentants de salariés ont été très sensibles à ce qui allait rester en mémoire...

Y.B.- A juste titre, et je crois que les responsables d'entreprises ne veulent pas mettre le doigt dans l'engrenage. J'ajoute que nous

avons une loi "Informatique et libertés". Et que nous devons l'appliquer. Mon souci a été de cadrer l'ensemble du dispositif et de remettre le sujet à sa place : la prévention. N'oublions pas que pour les conducteurs de transport en commun, la réglementation est déjà très exigeante avec un taux maximum légal de 0,2 g/litre d'alcool dans le sang.

T.S.- Votre mission concernait l'obligation de l'EAD dans le transport en commun d'enfants. Pourquoi ce traitement particulier ? Avez-vous évolué au cours des discussions ?

Y.B.- Le problème, que vous connaissez par cœur à l'ANATEEP, c'est qu'il n'y a pas, en France, d'autocars de transport d'enfants spécialisés. Si on avait des cars jaunes, dédiés, qui ne font que du transport scolaire, le problème ne se serait pas posé. En France, le matériel est banalisé. Comment conjugue-t-on cette réalité et l'obligation d'équipement qui, par principe, aurait été... "à éclipses" ?!... Si on veut que l'EAD fonctionne, il faut que ce soit un dispositif incontournable. C'est pourquoi j'ai proposé que l'on fasse coïncider l'obligation d'équipement de

l'EAD avec l'obligation d'équipement... en chronotachygraphe. En effet, on sait que cette dernière couvre, non pas tout le transport d'enfants, mais l'ensemble des transports réguliers scolaires, y compris pour les lignes de moins de 50 km. Cette notion réglementaire est suffisamment connue pour ne pas poser de problème d'application. Pour le moment, ce sont tous les véhicules neufs équipés de chronotachygraphes qui sont concernés ; la suite logique, c'est l'équipement de la totalité du parc. Tout le problème du "retrofit" sur les véhicules anciens, c'est le financement... mais ce n'est pas un problème technique.



évident que cette expérimentation facilitera le calage définitif du dispositif. Quatre entreprises se sont portées volontaires pour tester l'EAD, trois d'entre elles viennent de chacun des trois grands groupes de transport et la dernière, une PME indépendante du réseau Réunir. Ces entreprises seront aidées financièrement par la Caisse nationale d'assurance maladie et le Conseil national des transports pour équiper leurs véhicules, sur la totalité de leur parc.

T.S.- Vous ne proposez pas d'échéancier ?...

Y.B. - J'ai simplement mis dans mes propositions que, pour les véhicules neufs, la date retenue soit réalisable par rapport aux commandes de véhicules, qui dépendent du renouvellement des contrats. C'est du compte-à-rebours mais du compte-à-rebours lourd. C'est pourquoi je crois que le réalisme voudrait que l'on fixe la rentrée scolaire 2010 comme date d'entrée en vigueur de la mesure. L'expérimentation aura été conduite. Le "recalage" par les constructeurs d'une nouvelle génération d'EAD sera achevé. Il faut aller vite mais ne pas confondre vitesse et précipitation !

T.S.- Dominique Bussereau a publiquement annoncé cette expérimentation. C'est votre commission qui le lui a suggéré ?...

Y.B. - Nous n'avons pas discuté de l'expérimentation. Mais c'est

T.S.- Combien coûte cet EAD ?

Y.B. - Pour l'instant, on n'en est qu'à la petite série de quelques centaines d'exemplaires. Le prix de l'EAD se monte à 1 500 €. Quand la production sera importante, le prix baissera.

«Techniquement, l'EAD ne pose pas de problème».

T.S.- Les autorités organisatrices ont dû réagir ?...

Y.B. - Bien sûr. L'Assemblée des départements de France (ADF) a insisté sur l'impact budgétaire d'une telle mesure. Raison de plus pour que la généralisation du dispositif soit progressive, sachant que la question de la mise en accessibilité des réseaux se pose parallèlement !

T.S.- Existe-t-il encore des interrogations techniques sur la fiabilité de l'EAD ? Et la confidentialité des données ?

Y.B. - Techniquement, l'EAD ne pose pas de problème. Nous avons pris en compte de nombreux aspects. Un exemple : les produits de nettoyage que le conducteur va utiliser pour la propreté de son pare-brise sont alcoolisés pour la plupart. L'atmosphère est alcoolisée et, au moment où le conducteur souffle, l'EAD bloque le véhicule. Pour pallier ce type d'événement, nous avons prévu qu'il puisse souffler à nouveau 10 minutes après. Mais s'il souffle une nouvelle fois et que l'EAD se bloque encore, il faudra alors attendre 30 minutes. La temporisation pour redémarrer un véhicule sera de 30 minutes également. Cela concerne par exemple le car scolaire stationné devant le collège pour la sortie des classes. On ne va pas inciter le conducteur à laisser son moteur tourner pour ne pas souffler à nouveau. Sur la confidentialité des données, a priori, il n'y aura que l'employeur qui y aura accès... et bien sûr le juge en cas d'accident, comme il peut déjà le faire avec le chronotachygraphe. Même si on réduit les capacités de lecture des données, à partir du moment où l'appareil mesure, il y a forcément une trace quelque part. Pour bloquer, l'EAD doit mesurer. Et c'est un appareil de mesure étalonné, qui doit donc être vérifié périodiquement. Le juge ne se privera pas de ces données très intéressantes...

T.S.- Au moment du vote de votre rapport final, tous les participants étaient-ils unanimes pour le soutenir ?

Y.B. - *In fine*, le rapport a été accepté unanimement mais après avoir tenu compte des suggestions et des demandes des uns et des autres. Je pense par exemple à la demande des syndicats de salariés pour qu'il y ait une vraie

prise en compte, au niveau de la négociation collective, des conséquences de l'instauration de l'EAD. D'autres demandes ont été repoussées : une limite d'âge pour conduire par exemple. Pourtant, je persiste à croire qu'il n'est pas raisonnable de maintenir professionnellement au volant des personnes au-delà de 70 ans ! C'est une évidence, compte tenu de leurs capacités de réaction, d'acuité visuelle,...

T.S.- Votre rapport ne traite pas des véhicules de moins de neuf places qui effectuent des transports d'enfants. Selon vous, la réflexion doit-elle être engagée ? Et comment ?

Y.B. - Le premier effort à faire, c'est de mieux cerner le secteur. De quoi parle-t-on ? Combien de véhicules sont concernés ? Pour quel nombre d'élèves ? Sans parler de l'accidentologie qui est derrière...

T.S.- Pensez-vous que les conclusions de votre groupe de travail puissent passer les frontières ?

Y.B. - En conclusion des travaux du groupe, dans l'avis du Conseil national des transports, nous avons demandé que la France prenne l'initiative de proposer à ses partenaires une généralisation de cet EAD à l'ensemble des pays de l'Union. Il ne faut pas créer des distorsions de concurrence qui pourraient être nuisibles pour les transporteurs français.

T.S.- Quel thème vous inciterait à accepter l'animation d'un nouveau groupe de travail ?

Y.B. - Je ne fais pas d'auto-saisine. Mais, après quarante années de travail, je suis certain que la tâche n'est pas terminée. Elle n'est jamais terminée en matière de sécurité ●

PROPOS RECUEILLIS
LE 10 JUIN 2009

L'interview complète, le rapport d'Yves Bonduelle et l'avis circonstancié du CNT sont téléchargeables sur www.anateep.fr

La FNTV pragmatique

Le 24 juin, le Bureau de la fédération patronale a exprimé son «inquiétude de voir mis en œuvre un dispositif dont l'application ne présente pas les garanties nécessaires.» Visée, la date de mise en œuvre définitive de l'obligation d'équipement en EAD. Trop rapprochée, elle ne permettrait pas de tirer toutes les conséquences «techniques, juridiques et sociales» de l'expérimentation envisagée entre septembre et décembre 2009. Or, le gouvernement envisagerait de l'imposer dès le 1er janvier 2010 !...