

A l'occasion de la sortie prochaine du guide Certu/Anateep, le séminaire national annuel de l'association était consacré à la sécurité des scolaires aux points d'arrêt. *Transports scolaires* revient sur cette journée de réflexions et d'échanges.

Points d'arrêt : en attendant... le guide



Ce 17 janvier 2008, au Novotel Paris-Bercy, le séminaire national organisé par l'Anateep sur la sécurité aux points d'arrêt rassemble une assistance à la fois nombreuse et attentive. Le Président Jean-Claude Frécon se félicite d'emblée de cette présence massive : sur 49 départements représentés, 31 sont issus de conseils généraux, 9 de communautés d'agglomération, 1 syndicat mixte, 5 organisateurs de proximité de taille importante. Voilà pour les autorités organisatrices. Mais elles ne sont pas les seules. Les Adateep (au nombre de 15), le Gart, la Maif et les transporteurs aussi : PME et filiales de groupes, Michel Seyt, Vice-Président national de la FNTV. Enfin, les directions concernées (DSCR et DGMT) du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement et de l'aménagement durables, le Conseil National des Transports (CNT), le Bureau Enquêtes Accidents des Transports Terrestres (BEA-TT) complétaient l'assemblée. Au total, plus de 110 participants...

DE LONGUE HALEINE...

Ce fut en quelque sorte le point d'orgue au travail de deux ans effectué par l'Anateep et le Certu sur l'actualisation de leur guide de 1995. Les interventions des uns et des autres ont enrichi pleinement les propos tenus en tribune par les experts sollicités. Cela a démontré, s'il en était besoin, toute l'actualité du thème traité et l'attente que suscite le

contenu du guide. Il n'a manqué qu'une seule chose à la réussite de cette journée : le guide lui-même... qui n'est pas encore paru alors que la rédaction et la mise en page sont achevées depuis six mois maintenant ! Les participants ont unanimement souhaité que cette parution ne tarde pas trop. Il serait dommage que les textes cités en référence ne soient plus en vigueur ou modifiés !

LOURDES RESPONSABILITÉS

En ouverture de cette journée, Jean-Claude Frécon a insisté sur l'importance des responsabilités juridiques engagées en cas d'accident corporel, qui va conduire l'autorité organisatrice et/ou le gestionnaire de voirie à justifier, devant le juge et le tribunal compétent, ses choix d'implantation et d'aménagement du point d'arrêt incriminé. Sans doute est-il plus facile aujourd'hui qu'hier d'entamer des procédures de justice, y compris pénales. Sans doute la financiarisation du monde moderne, la publicité faite aux drames de la route, incitent les victimes à demander réparation. Peut-être des réformes législatives telles que celle du code pénal en 1994, ou celle de la loi Fauchon en 2000 sur les délits non intentionnels des décideurs publics ont agacé le monde judiciaire et les associations de victimes. Constatant cette évolution, Jean-Claude Frécon attire l'attention des participants : « Il n'est donc pas étonnant de constater le développement préoccupant des

procédures engagées contre les responsables en charge des dossiers sensibles. Dans ce climat assez pesant, où le moindre faux pas semble prendre des dimensions démesurées, le décideur doit bien maîtriser l'alpha et l'omega de la sécurité des transports scolaires et des responsabilités qu'il encourt. » Bien sûr, malgré toutes les dispositions de prévention qu'il aura prises, nul ne peut lui assurer que l'accident, le drame ne surviendra pas. Mais il aura au moins tenté quelque chose, ce qui peut lui être reconnu en cas de procédure judiciaire.

VÉRITÉ DE TERRAIN

Jean-Claude Frécon se félicite enfin du « sérieux et de la collégialité qui ont présidé aux recherches puis à la rédaction du guide Certu/Anateep ». Le résultat, c'est un document qui a vocation à faire référence, comme le fut le précédent guide de 1995. Cette méthode, fondée sur les échanges et la remontée d'informations de terrain, l'Anateep y croit beaucoup, comme l'a rappelé son Président. Elle la pratique depuis de nombreuses années. La lumière vient souvent de la confrontation d'idées, d'expériences, de points de vue différents. C'est pourquoi, dans le travail de recherche du guide, si les départements du Nord, de l'Orne, de la Savoie et de la Seine-Maritime faisaient partie du comité technique, des rencontres de travail et des visites de terrain ont eu lieu dans l'Allier, la Charente, la Dordogne et la Haute-Marne. Des communautés d'agglomération ont été entendues. Ces rencontres ont permis d'infléchir certains aspects du diagnostic d'audit, certains éléments et paramètres ont vu leur importance croître dans la méthodologie.

INCITER PLUTÔT QUE CONTRAINDRE

Succédant à Jean-Claude Frécon, le Président du Conseil

national des transports (CNT), Alain Gille, venait rappeler les enseignements de l'accidentologie des transports collectifs d'enfants, tout en insistant sur le rôle moteur du CNT dans la décision de donner une suite au guide de 1995. En effet, en 2003, le ministre de l'époque, Dominique Bussereau, avait confié au sénateur André Lardeux une mission sur la sécurité aux points d'arrêt, mission menée avec l'appui du CNT.

Comme le notait Alain Gille, « une solution aurait pu être de définir des zones de responsabilités autour des points d'arrêt. Ce choix a été rapidement écarté, l'ensemble des partenaires étant convaincu que les transports scolaires sont une chaîne dont tous les maillons doivent être solidaires ». Circonscrire la responsabilité à tel moment, à tel endroit, à tel acteur aboutirait à démobili-

« Je me félicite du sérieux et de la collégialité qui ont présidé aux recherches puis à la rédaction du guide Certu/Anateep »

ser les autres partenaires et compromettre la cohérence des actions de sécurité qui doivent s'exercer d'un bout à l'autre. Alain Gille poursuivait alors sa démonstration :

« Une autre solution aurait pu être de réglementer l'implantation et l'équipement de chaque point d'arrêt. Elle aurait été difficile à mettre au point pour tenir compte des différents besoins en termes de fréquentation ou de données géographiques. Elle aurait été aussi très coûteuse. » Cela aurait entraîné un effet pervers évident : puisqu'un point d'arrêt coûte cher, on en fait moins, donc on reporte le risque sur le cheminement piétonnier d'approche, à moins que les parents ne préfèrent recourir au transport dans leur véhicule personnel. Cette solution a donc été également écartée. Très rapidement, l'accord s'est fait sur une démarche de recommandations, laissant à chaque collectivité locale le choix des solutions les plus adaptées à ses besoins, tout en s'appuyant sur les expériences lancées dans certains départements. D'où l'idée d'une

MM. Alain Gille, Jean-Claude Frécon, Jean-Louis Flahaut





réactualisation du guide Certu/Anateep.

GUIDE PRATIQUE

Suite à ces propos liminaires, il revenait à Nicolas Nuyttens, chef de projet au Certu et coordinateur du guide, de présenter de manière synthétique l'ensemble du travail réalisé. Lourde tâche !... Après avoir présenté l'organisation retenue pour l'écriture de l'ouvrage, Nicolas Nuyttens insistait sur la configuration de l'ouvrage : le guide technique support papier, comprenant cinq chapitres et, afin de renforcer son caractère pratique, un cd-rom d'accompagnement intégrant des points de législation et de réglementation, des savoirs de base et leurs compléments, des outils méthodologiques et enfin des exemples pratiques. Comme le précisait Nicolas Nuyttens, « *le guide ne se limite pas au milieu interurbain, notamment les cars scolaires, mais englobe également l'urbain. Il traite des thèmes importants tels que l'organisation du transport scolaire, la*

sécurité des trajets scolaires ou l'accessibilité de la chaîne des transports ». Il présentait enfin successivement les cinq chapitres de l'ouvrage, en se focalisant sur les deux derniers qui rassemblent les plus grandes innovations méthodologiques par rapport au précédent guide.

LOGIQUE DE L'AUDIT

Les objectifs du chapitre IV traitant de la méthodologie d'audit des points d'arrêt existants visent à fournir un outil d'aide à la décision pratique. Il s'agit de relever l'existant des points d'arrêt, permanents comme temporaires, de mettre en évidence les écarts par rapport aux recommandations et réglementations existantes et ainsi de définir une politique rationnelle d'aménagement des points d'arrêt.

La démarche générale de l'audit est alors abordée par Nicolas Nuyttens. Après avoir recensé les points d'arrêt, il faut définir la grille d'audit avec ses critères. Cet aspect crucial constitue sans doute « *le cœur de l'ouvrage* » et occasionne un long développement dans le Guide. Nicolas Nuyttens les passe en revue. Ce n'est qu'après avoir construite cette précieuse grille d'audit que l'on peut définir les moyens humains et matériels pour effectuer le relevé de terrain. L'analyse des résultats obtenus permet alors de définir une politique d'aménagement, à charge pour l'aménageur et/ou l'autorité organisatrice de transport de prendre en main les ac-

tions correctives (suppressions, déplacements, aménagements), mais aussi le suivi et l'évaluation de l'audit.

Nicolas Nuyttens évoque ensuite le cinquième et dernier chapitre du guide traitant de « *la création et l'aménagement du point d'arrêt* ». Cet aspect ne procède pas de la même logique que l'audit lui-même. Ici, on ne passe pas les points d'arrêt existants « *au tamis* » de critères d'audit. Il s'agit par contre de déterminer les caractéristiques précises (localisation et accès au point d'arrêt, géométrie du point d'arrêt et de ses différentes aires associées, équipement, conformité aux règles d'accessibilité) à respecter.

FOCUS SUR LA VISIBILITÉ

En appui à cette présentation générale du guide, l'Anateep souhaitait faire apporter un éclairage complémentaire sur deux

points particulièrement importants du guide : la notion de visibilité qui est abordée d'une manière largement nouvelle dans le guide, mais aussi un point exhaustif des responsabilités juridiques. Tout d'abord, Guy Dupré, du Cete-Normandie Centre, évoquait donc « *la visibilité au niveau des points d'arrêt* », critère s'imposant aussi bien dans une logique d'audit qu'en matière d'aménagement ou de création de points d'arrêt. La visibilité doit être

suffisante et donc respecter trois fonctions essentielles : que le piéton traverse, que les usagers (automobilistes en approche notamment) évitent le car ou le bus à l'arrêt ou quittant l'arrêt et enfin, que le car ou le bus à l'arrêt proche d'une intersection ne masque pas la visibilité aux usagers de la voie sécante. Trois conditions qui, si elles sont respectées, vont permettre d'assurer une sécurité maximale. Guy Du-

« *De cette "intrication" des acteurs et de leurs prérogatives respectives résulte souvent une "imbrication" des responsabilités.* »



M. Nicolas Nuyttens



Les critères d'audit

- > La visibilité.
- > L'accès au point d'arrêt.
- > La signalisation au point d'arrêt.
- > Les caractéristiques des aires d'attente et d'embarquement.
- > L'aire d'arrêt du car.
- > L'équipement du point d'arrêt.
- > Le stationnement pour les parents d'élèves.
- > L'éclairage.
- > Les particularités du point d'arrêt.

pré impressionne l'assistance lorsqu'il lui dévoile l'une des grandes innovations du guide : les distances de visibilité ont été transformées en « *temps de visibilité* ». Les praticiens ne s'y trompent pas : un auditeur n'aura pas besoin de sa « roulette » pour mesurer les distances de sécurité ; il lui suffira de prendre dans sa poche... un chronomètre pour savoir très vite si le point d'arrêt est « acceptable » ou non. Guy Dupré insiste ensuite sur le problème de la vitesse au droit des points d'arrêt puisque « plus



M. Guy Dupré

la vitesse est importante, plus la distance de visibilité est grande ». Ce qui ne surprendra personne. Pour envisager les mesures les plus appropriées pour

réduire la vitesse des automobilistes en approche, le comité technique a initié quelques expérimentations dans l'Orne (en partenariat avec le conseil général). Guy Dupré présente les conclusions de ces évaluations *in situ*.

« un auditeur n'aura pas besoin de sa "roulette" pour mesurer les distances de sécurité ; il lui suffira de prendre dans sa poche... un chronomètre. »

EPÉE DE DAMOCLÈS...

En écho à l'intervention d'ouverture du Président Jean-Claude Frécon,

Eric Breton venait ensuite préciser l'état actuel de la jurisprudence en cas d'accident corporel sur un point d'arrêt. Il s'attachait à répondre précisément à deux questions intimement liées : qui décide ? et donc comment se détermine ce qu'on appelle communément « *le partage de responsabilités* » ? Il insistait d'abord sur la complexité du schéma décisionnel (« *co-décision* » entre l'autorité organisatrice de transport, le détenteur des pouvoirs de police et le gestionnaire de voirie, mais aussi « *co-production* » du point d'arrêt puisque d'autres partenaires ont un rôle important à jouer : parents, riverains, maires...). De cette « *intrication* » des acteurs et de leurs prérogatives respectives résulte souvent une « *imbriication* » des responsabilités.



MM. Jean-Claude Frécon, Jean-Louis Flahaut, Eric Breton

Les exemples jurisprudentiels, comme le montrait Eric Breton, ne manquent pas !

CONTRAINTES DE TERRAIN...

Après la pause déjeuner, prise en commun, l'après-midi était consacrée à la pratique, avec expériences départementales à l'appui. L'idée était de voir dans quelle mesure les contraintes de terrain peuvent s'imposer aux théories les plus élaborées. Il ne sert effectivement à rien de peaufiner une méthodologie parfaite, mais inapplicable sur le terrain. Cette exigence fut une constante pour les co-rédacteurs du guide et l'Anateep avait demandé aux intervenants de l'après-midi de souligner ces particularités à prendre en compte.

Bruno Robert, du service transport, abordait l'expérience du conseil général de Savoie. En effet, ce département alpin s'est engagé depuis déjà quelques années dans la rationalisation de son parc de points d'arrêt. Il insista, en s'appuyant sur des photographies très parlantes, sur les contraintes rencontrées en Savoie (topographie, espace disponible, visibilité souvent réduite, neige) qui impactent sensiblement les critères définis *ex ante*. De manière un peu caricaturale, pourquoi on ne peut pas appliquer en Savoie les règles drastiques en vigueur dans l'Orne !...

ENCOCHE

AVEC RETRAIT...

L'Orne justement... C'était l'objet de l'intervention de Michel Jacomme, Directeur des transports du Département. Confronté à la douloureuse affaire, humaine et judiciaire, de Saint Georges d'Annebecq², le Conseil général s'est le premier lancé dans une démarche ambitieuse visant à auditer son parc de points d'arrêt³. Après en avoir présenté les différentes phases, et les critères retenus, Michel Jacomme centra son intervention sur l'importance d'une géométrie adaptée des aires d'arrêt pour la sécurité des usagers. Comme il le rappelait opportunément, « *un arrêt en ligne sur une voie nationale ou supportant un trafic de 3 000 véhicules/jour n'est pas*



M. Bruno Robert



acceptable. L'arrêt en encoche peut être envisagé, à condition de prendre certaines précautions ». Il montra ainsi parfaitement en quoi, lorsque cela est possible, le développement « des arrêts en encoche avec retrait » permettait une visibilité accrue à proximité des aires d'arrêt, et donc une amélioration significative de la sécurité. D'autant que cette configuration permet très facilement le stationnement d'usagers sur voie sécante, en aval du point d'arrêt... Suite à l'audit engagé par le conseil général, « une centaine de points d'arrêt ont été supprimés, sans possibilité de retour en arrière. Les élus ont accepté un programme d'aménagements sur cinq ans, estimé à 5 millions d'euros, sans compter les subventions du fonds d'action local, réaffectées intégralement aux communes pour qu'elles effectuent les aménagements requis ».



« Je pense qu'on ne peut pas faire de politique de sécurité des points d'arrêt si on n'a pas de soutien politique. » Michel Jacomme, Orne.

UNE GRILLE DE RELEVÉ À PEAUFINER

Grégory Vendeville, du service transports des Bouches-du-Rhône, prenait alors le relais pour présenter la stratégie mise en œuvre par le Département « pour sécuriser environ 2 500 points d'arrêt ». Très urbain, une bonne partie du territoire départemental échappe de fait au conseil général puisque neuf périmètres de transport urbain (PTU) ont été créés. Le Conseil général des Bouches-du-Rhône a lancé un marché d'« assistance à maîtrise d'ouvrage » afin de définir une stratégie d'amélioration de la sécurité des transports scolaires. Le Betecs, bureau d'études de l'Anateep, a été retenu. Il a notamment déterminé le cahier des charges et proposé une grille d'audit des points d'arrêt, en cohérence non seulement avec les principes du guide Certu/Anateep (sécurité, accessibilité) mais aussi en adaptant les principes en fonction des contraintes de terrain. Ce travail sur la définition de la grille de relevé s'avère absolument décisif car il traduit, en critères, en paramètres, qualitatifs et quantitatifs, des choix mûrement réfléchis en amont, après validation des élus. Un nouveau marché a alors été lancé, un prestataire a été sélectionné et les audits de points d'arrêt ont débuté sur le terrain. Il aura déterminé à la fin de l'an-

« un guide opposable, même si on ne lui donne pas une valeur réglementaire à travers un décret »

née 2008 les points d'arrêt les plus dangereux. Grégory Vendeville insistait alors sur la concertation étroite entretenue avec la direction des routes du Département, afin « de permettre les



aménagements les plus efficaces, en fonction des critères édictés au préalable ».

A l'issue de ces présentations départementales, et comme lors de la matinée, un débat permit à la nombreuse assistance de s'exprimer et d'obtenir les précisions souhaitées.

UN GUIDE OPPOSABLE...

Jean Panhaleux, adjoint à la Déléguee interministérielle à la sécurité routière, est venu clore le séminaire national en se félicitant d'emblée de la longue et fructueuse collaboration entre la DSCR et l'Anateep. Puis il abordait les dossiers du moment.

Le Conseil des ministres restreint de décembre 2007 consacré à la sécurité routière, a donné l'occasion au Président de la République « à la fois de réaffirmer son engagement personnel à maintenir la politique qui avait été engagée par son prédécesseur en la matière, mais aussi à fixer l'objectif de passer sous les 3 000 tués d'ici 2012 ». Un comité interministériel de la sécurité routière (CISR) se saisira « très rapidement »⁴ du problème de l'alcool, qui est redevenue la première cause de mortalité sur les routes. Un volet spécifique au transport collectif sera abordé, avec notamment la question du transport debout. La modification conjointe de l'arrêté du 2 juillet

1982 et du code de la route sera donc envisagée. Enfin, la problématique des ceintures de sécurité « est double : celle de leur présence dans le véhicule, mais aussi celle de leur port effectif ». Cet aspect reste « compliqué » par ses contraintes techniques et financières. Il s'agira donc de « trouver le bon compromis sachant que bon nombre d'autorités organisatrices de transport ont pris des mesures en faveur des ceintures de sécurité ».

Pour Jean Panhaleux, la question de la sécurité aux points d'arrêt est tout à fait essentielle puisque les accidents les plus graves s'y produisent. Dans ce cadre, « le guide va grandement aider les acteurs » en charge du dossier. Ce sera pourtant, « qu'on le veuille ou non », un guide « opposable, même si on ne lui donne pas une valeur réglementaire à travers un décret ». Le guide servira donc de « référence. En cas de contentieux, le juge, qui n'est



pas un expert en la matière, s'en servira pour se forger une opinion. » Toutefois, cette éventualité ne doit pas masquer « les très nombreux avantages » de ce guide d'aide à la décision. Les participants au séminaire en étaient déjà convaincus...

ERIC BRETON

Le guide : un travail partenarial

Le CERTU (Centre d'Études des Réseaux, des Transports, de l'Urbanisme et des constructions publiques) et l'ANATEEP (Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public) ont rédigé avec des CETE (Centre d'Étude Technique de l'Équipement), des conseils généraux (Nord, Orne, Savoie, Seine Maritime) et le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) un ouvrage sur « Le transport des scolaires : la sécurité aux points d'arrêt ». L'ADF (Association des Départements de France), le CNT (Conseil National des Transports) ainsi que les Directions d'Administration Centrale et le Réseau Scientifique et Technique du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables ont également contribué à la richesse de cet ouvrage. Celui-ci sera publié par le CERTU à la fin du premier semestre 2008.

- 1- En liaison avec des comités de pilotage et technique.
- 2- En novembre 1995, deux fillettes sont fauchées mortellement par un automobiliste en se rendant sur leur point d'arrêt.
- 3- Cf. les documents très intéressants mis en ligne sur le site du CNT, avec l'aimable autorisation du Département : www.cnt.fr
- 4- Le CISR s'est en fait tenu le 13 février 2008 (lire la rubrique "actualités").