

Questions/Réponses

Transports Routiers de Voyageurs

Est-il vrai qu'il existe une "règle du 3 pour 2" qui permet dans un car d'assoir 3 enfants sur 2 places ?

(Article 52 de l'arrêté du 2 Juillet 1982 modifié) « Dans les véhicules conçus pour le transport d'adultes, tout siège transversal sans accoudoir central (ou avec accoudoir escamotable) prévu pour deux personnes peut servir pour trois enfants dont l'âge n'excède pas douze ans et sous réserve d'être bordé par un accoudoir du côté de l'allée ou d'être contigu à un autre siège ». Ces dispositions ne peuvent être utilisées que sur des trajets de transport en commun d'enfants n'excédant pas 50 kilomètres de longueur totale. *L'Education Nationale interdit cette possibilité pour tout déplacement d'élèves pendant le temps scolaire. Notez également que cette règle du "3 pour 2" n'est pas valable dans les autocars équipés de ceinture de sécurité.*

Peut-on transporter des enfants de maternelle sans accompagnateur ?

Dans le cadre des transports scolaires, aucun accompagnateur n'est réglementairement imposé, même pour des enfants de maternelle. Les départements et les communautés d'agglomération peuvent naturellement prendre des mesures d'accompagnement obligatoire sur leur territoire. Malheureusement, en l'absence d'une norme réglementaire, de nombreux enfants dans certaines zones du territoire, sont transportés encore sans accompagnateurs ! Par contre, pendant le temps scolaire, des normes de l'Education Nationale existent (voir la circulaire n°99-136 du 21 septembre 1999 pour le premier degré). De façon générale, elles dépendent de l'âge des élèves transportés (normes plus draconiennes pour les maternelles) et du type de sortie scolaire (régulière, occasionnelle sans nuitée et sorties avec nuitée). Cette dernière catégorie est directement autorisée par l'Inspecteur d'académie.

Un conducteur peut-il refuser l'accès de son car à un élève qui ne présente pas son titre de transport ?

A partir du moment où un règlement intérieur, connu de tous (surtout des parents) prévoit que la carte d'ayant-droit est indispensable pour l'accès au car, le conducteur doit l'exiger. Deux cas principaux se présentent alors. De manière un peu caricaturale, soit le jeune n'a pas son titre de transport mais est connu, soit il cherche à frauder. Le premier pourra être accepté à condition que le conducteur note son nom et transmette l'information à son chef d'entreprise qui la répercute à l'organisateur (suivi des récidives). L'objectif est naturellement de ne pas laisser d'ayant-droit sur le bord de la route. Dans l'incertitude, ou si l'enfant lui est inconnu, le conducteur accepte l'enfant mais rend compte à son chef d'entreprise qui transmet à l'organisateur.

Un autocar peut-il être verbalisé si aucune raison sociale n'est inscrite sur sa livrée ?

Oui. L'article 46 II du décret 85-891 stipule qu'est puni d'une amende de 4ème classe, le fait de ne pas mentionner le nom ou le sigle de l'entreprise de transport, dans un endroit apparent sur les véhicules de transport routier de personnes.

Le siège «guide» d'un autocar n'est-il réservé qu'à des guides ou accompagnateurs ?

L'article 46 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié mentionne explicitement que ce siège est réservé au personnel d'accompagnement. Les forces de police ou de gendarmerie sont donc habilitées à verbaliser dès

lors, par exemple, qu'un enfant aurait pris place sur ce siège de convoyeur. Cela pose effectivement une question de sécurité. Extrait de l'article 46 : (Arrêté du 12 mai 1986, art.29.) «Les autocars ne comprenant ni place debout ni strapontin dans les allées peuvent comporter un siège basculant ou pliant, dit «siège de convoyeur», offrant une place assise dans le passage d'accès à la porte située à l'avant et à droite du véhicule. Ce siège, réservé au personnel d'accompagnement, doit être maintenu de façon automatique tant en position d'utilisation qu'en position escamotée ; dans le cas où la conception d'un tel siège est susceptible de favoriser l'éjection vers l'avant, le maintien doit être assuré à l'aide d'un verrouillage. Lorsque ce siège est verrouillé en position d'utilisation, toute personne, y compris le conducteur, désirant utiliser la porte de service, que ce soit pour entrer dans le véhicule ou pour sortir, doit pouvoir provoquer le déverrouillage et le retour automatique en position escamotée (siège non chargé) par action sur une commande clairement identifiée, facilement accessible de couleur rouge.»

La réglementation prévoit que toutes les portes d'un autocar doivent pouvoir être facilement ouvertes de l'intérieur et de l'extérieur. Le conducteur ne peut-il jamais verrouiller son véhicule ?

L'article 22 de l'arrêté du 2 juillet 82 modifié prévoit en effet explicitement que : Toutes les portes doivent pouvoir être facilement ouvertes de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt. Toutefois, cette prescription ne doit pas être interprétée comme excluant la possibilité de verrouiller une porte de l'extérieur, à condition qu'elle puisse toujours être ouverte de l'intérieur.

Cela signifie donc qu'un conducteur qui s'arrête pour se restaurer doit pouvoir fermer à clef son véhicule de l'extérieur. Mais une personne "oubliée" à l'intérieur doit pouvoir sortir. Il lui suffit alors de déverrouiller le dispositif et décompresser la porte afin de l'ouvrir.

Un véhicule de transport en commun qui quitte son arrêt est-il prioritaire sur le flux de circulation ?

Le seul texte réglementaire en la matière est l'article R.412-11 du Code de la route. On y lit : «...En agglomération, tout conducteur doit ralentir si nécessaire et au besoin s'arrêter pour laisser les véhicules de transport en commun quitter les arrêts signalés comme tels...». Certains réseaux de transport urbain ont eu une interprétation très large de cet article qui n'indique, en aucun cas, que les autobus sont prioritaires. Cet article vise effectivement à faciliter, dans les agglomérations, le départ de ces véhicules mais il n'autorise pas le conducteur de l'autobus à forcer le passage ou à s'insérer dans la circulation en toute circonstance. Suite à jurisprudence, certains réseaux urbains ont ainsi retiré les petites plaques «véhicule prioritaire» à l'arrière de leurs autobus.

Le Conseil général est-il compétent pour organiser les liaisons entre deux périmètres de transport urbain (PTU) contigus ?

A défaut de création d'un PTU unique, les services de transport public reliant les deux agglomérations contiguës peuvent relever de ses attributions. Cette possibilité est soumise à deux conditions. Primo, il faut que le service visé soit inscrit au plan départemental des transports, après avis des communes concernées. Secundo, il faut l'accord des autorités urbaines en cas de création ou de modification «des dessertes locales de transports publics routiers non urbains de personnes» à l'intérieur du PTU.