

12 demandes de l'AIIST

pour améliorer la sécurité des transports de jeunes

1 Base harmonisée de données statistiques

La constitution d'une base de données statistiques, à partir d'informations de chaque pays membre, avec une définition commune de l'accident, et un élargissement de la notion de transport scolaire à l'ensemble des transports d'enfants.

2 Instructions pour les transports d'enfants

L'édition d'un mémento à l'adresse des États membres, dans lequel seraient répertoriées les instructions minimales à appliquer lors d'un voyage d'enfants concernant au moins deux pays membres : organisation, en cas d'incident ou d'urgence, ...

3 Amélioration des aires d'arrêt

La constitution d'un groupe de travail sur les aires d'arrêt. Il établirait un état des lieux dans les différents États, définirait une méthodologie d'aide à la décision, et valoriserait les "bonnes" initiatives et expériences, sachant que les handicapés peuvent être traités d'une manière spécifique.

4 Une place adulte par enfant dans les véhicules

En Europe, sauf en Allemagne et en Autriche, des règles d'équivalence de sièges permettent de mettre trois enfants sur deux sièges adultes. Ces mesures doivent être abrogées. La Commission européenne devrait inciter fortement les États-membres à aller dans ce sens, en recommandant parallèlement à ces derniers de réglementer le port de la ceinture de sécurité dans les autocars. L'AIIST-Europe craint en effet que la règle du "3 pour 2" soit appliquée malgré les directives européennes sur l'installation des ceintures de sécurité.

5 Accessibilité et sécurité des transports de jeunes handicapés

De nombreux jeunes sont victimes de déficiences physiques (visuelles, mobilité réduite,...) ou mentales. Cette situation reste très pénalisante dans l'utilisation des transports publics et scolaires. Un groupe de travail ad hoc doit être constitué au sein de la Commission pour étudier les conditions organisationnelles, techniques et pratiques d'un transport sûr et de qualité pour ces jeunes usagers.

6 Harmonisation des commandes de sécurité

L'harmonisation entre les constructeurs, des tableaux de bord, des issues de secours et des équipements de sécurité, pour une bonne évacuation du véhicule en cas de danger immédiat.

7 Renforcement de la signalisation des véhicules

Le renforcement de la signalisation des véhicules affectés principalement au transport scolaire, par :

- des pictogrammes à éclairage, avec "leds" et matériau rétro réfléchissant ; dont la forme serait uniformisée dans l'Europe des 15* ;
- des bandes latérales rétro réfléchissantes sur les véhicules transportant des enfants ;
- si un consensus n'est pas trouvé au niveau communautaire sur l'utilisation des feux de jour, l'usage des feux de croisement allumés pour tous les véhicules de transport collectif.

8 Interdiction des banquettes longitudinales

L'interdiction de l'installation et de l'utilisation de sièges longitudinaux dans les véhicules de transport scolaire.

9 Système de communication

L'équipement, à la construction, d'un système de communication dans les véhicules affectés au transport de personnes, permettant notamment un contact direct avec les services de secours.

10 Formation spécifique des conducteurs

Le développement de programmes innovants en matière de formation continue de conductrices et de conducteurs, spécifiquement au transport scolaire. Cette dynamique de formation, outre l'amélioration de la sécurité, permettrait une meilleure insertion des conducteurs peu qualifiés et détenteurs de leur seul permis de transport en commun, ainsi qu'une meilleure insertion des femmes dans le monde du travail.

11 Éducation des jeunes à la sécurité

Le développement et la diffusion des expériences de sensibilisation des jeunes à la sécurité des transports collectifs ; l'organisation d'un colloque sur ce thème, et une évaluation des programmes d'éducation à la sécurité.

12 Alcoolémie de 0 g/l

Une alcoolémie de 0 g/l pour les conducteurs de transports de personnes et donc de jeunes.

* Une évaluation du pictogramme à éclairage, réalisée par l'ANATEEP pour le compte de la Direction Générale des Transports de la Commission européenne, a démontré l'utilité de ce type d'équipement. Lire La sécurité des transports scolaires en Europe, Rapport de synthèse, ANATEEP, octobre 1998. N°B3-B97-B2-7020 SIN2650SUB.