

## **Réponse du Conseil d'Etat**

### **1. La législation en vigueur**

Les transports scolaires sont régis par la loi du 23 mai 1985 sur l'école enfantine, l'école primaire et l'école du cycle d'orientation (loi scolaire). L'article 6 fixe le principe de la gratuité des transports pour les élèves. L'article 54 attribue aux communes la compétence de pourvoir aux transports des élèves. Le financement des transports scolaires est réglé par l'article 88.

La base légale qui régit les ceintures de sécurité se trouve dans l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV). L'article 106 précise que l'application se fait sur la base de directives européennes (77/541 du Conseil de l'Europe du 28 juin 1977). Aucune prescription ne postule l'obligation d'équiper de ceintures de sécurité les véhicules qui sont aménagés à l'arrière avec des sièges longitudinaux. Or, c'est cette disposition de sièges qui prévaut dans la plupart des véhicules effectuant les transports scolaires.

Les Transports Publics Fribourgeois (TPF) assurent, par l'intermédiaire des courses à l'horaire, une partie des transports scolaires des élèves du canton. Leurs véhicules disposent de sièges individuels. Aucune disposition légale n'exige l'installation de ceintures de sécurité dans ce type de véhicule. En fonction de la capacité des véhicules, de nombreux élèves se tiennent debout durant le trajet.

En effet, ces véhicules sont soumis à une autre ordonnance de la loi sur la circulation routière (LCR), en l'occurrence l'ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV). La capacité est déterminée en fonction du tonnage maximal admissible. L'article 26 précise que les véhicules ne peuvent être mis en service qu'au moment où l'Office fédéral les a contrôlés et a confirmé par écrit qu'ils étaient en état d'être utilisés.

### **2. La révision de la législation fédérale**

Depuis l'accident du bus scolaire à Salins (VS) où six écoliers ont été blessés, la thématique des transports préoccupe davantage les milieux scolaires et politiques.

Renseignements pris auprès des organismes fédéraux, il s'avère que les véhicules équipés de sièges longitudinaux et sans ceintures affectés aux transports scolaires sont conformes aux normes européennes (base fréquemment utilisée pour les exigences en matière d'équipements techniques). Toutefois, selon l'Office fédéral des routes (OFROU), une révision de l'ordonnance y relative visant à améliorer la sécurité des bus scolaires est en préparation. Du reste, la consultation auprès des cantons a eu lieu au mois de mai 2004. Cette révision intègre de nombreuses mesures du projet «VESIPO» de l'OFROU consacré à la nouvelle politique de sécurité routière.

Celles qui concernent les transports scolaires sont les suivantes:

- Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR): Art. 3a Port de la ceinture de sécurité<sup>1</sup> Le conducteur et les passagers doivent porter les ceintures de sécurité existantes pendant le trajet. Pour le transport des enfants jusqu'à douze ans, les al. 3 et 4 sont applicables.<sup>2</sup> La disposition de l'al. 1 ne s'applique pas: j. aux passagers des voitures automobiles servant au transport de personnes affectées au trafic régional exploité selon l'horaire par des entreprises concessionnaires.<sup>3</sup> Les enfants de moins de sept ans doivent être attachés par un dispositif de retenue pour enfants (p. ex. un siège d'enfant) homologué par le règlement ECE n° 44. Un dispositif de retenue pour enfants n'est pas obligatoire si les enfants sont installés de manière sûre à des places spécialement prévues et aménagées pour eux (commentaire: les places spécialement prévues pour les enfants sont des sièges de dimensions réduites, en particulier dans les bus scolaires). Pour des raisons de place, on ne peut pas y installer des sièges pour enfants.
- Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) Art. 72 Habitacle, ancrages des ceintures de sécurité, airbags, dispositifs de commande<sup>3</sup> Les ancrages de ceintures de sécurité des sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche doivent satisfaire aux exigences relatives aux ancrages des ceintures abdominales des sièges orientés vers l'avant de la classe des véhicules correspondante. Les charges d'essai des ancrages des ceintures de sécurité des sièges d'enfants s'élèvent à 50 % des charges prévues pour les ancrages des sièges d'adultes correspondants.<sup>5</sup> Les sièges des véhicules des classes M (Menschen) et N (Nutzlast) qui sont disposés perpendiculairement au sens de la marche doivent être équipés de ceintures abdominales. Les sièges disposés sur un axe s'écartant jusqu'à 45° de l'axe longitudinal du véhicule sont considérés comme des sièges disposés vers l'avant ou l'arrière ; les autres sièges sont considérés comme des sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche. Les sièges des véhicules des classes M et N, prévus pour des enfants, doivent être équipés au moins de ceintures abdominales.<sup>6</sup> Les ceintures de sécurité installées sur une base volontaire doivent pouvoir déployer leur effet protecteur, avoir fait l'objet d'une réception par type et être disposées judicieusement; leurs points d'ancrage doivent être suffisamment solides. Art. 107 Places assises et debout<sup>1</sup> Tous les sièges doivent être solidement fixés et avoir un dossier, ainsi qu'un support pour les pieds. Les sièges individuels disposés transversalement par rapport à l'axe longitudinal du véhicule doivent être munis d'accoudoirs ou de séparations; les banquettes longitudinales doivent être munies à chaque extrémité d'un appui. Art. 222 Dispositions transitoires de la modification<sup>1</sup> Les dispositions de l'art 72 al. 3 et 5 s'appliquent aux véhicules mis en circulation ou modifiés en conséquence à partir du 1er janvier 2006. Pour les véhicules mis en circulation ou modifiés avant cette date, ces dispositions s'appliquent à partir du 1er janvier 2010.

Le Conseil d'Etat a transmis les observations suivantes au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

- La relation existant entre les dispositions de l'article 3a OCR et celles de l'article 72 OETV, telles que prévues, n'est pas immédiatement perceptible s'agissant des sièges ou ceintures de sécurité existant dans les bus scolaires (sièges disposés ou non perpendiculairement au sens de la marche) ; elle mériterait d'être précisée.
- Les alinéas 3 et 5 de l'article 72 OETV ainsi que l'article 107 sont approuvés.
- Par contre, les délais transitoires proposés pour l'obligation d'équiper de ceintures de sécurité les sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche et les sièges prévus pour les enfants posent problèmes. En effet, l'équipement de ceintures de

sécurité dans les véhicules existants est très onéreux pour les détenteurs disposant d'une flotte importante de véhicules. Il serait plus judicieux dans le futur d'interdire les bancs longitudinaux. Ces bancs sont beaucoup plus dangereux que les sièges dirigés vers l'avant.

Le Conseil national a également adopté, en date du 8 octobre 2004, une motion visant à édicter des normes légales permettant d'améliorer sensiblement la sécurité des enfants dans les transports en commun tout en prêtant attention à des choix économiques raisonnables. Ainsi, il est prévu que les bus scolaires mis en circulation pour la première fois ou transformés à partir du 1er janvier 2006 doivent être équipés de ceintures de sécurité. Ceux dont la première immatriculation est antérieure à cette date doivent être mis aux mêmes normes dès le 1er janvier 2010.

### **3. L'enquête concernant le transport des écoliers**

La police cantonale fribourgeoise a souhaité connaître de quelle manière et avec quels véhicules les enfants des écoles sont transportés dans le canton. Elle s'est adressée à toutes les communes. 157 ont répondu au questionnaire. Le Service des ressources de la Direction de l'instruction publique, de la culture et du sport a analysé les réponses et a établi les statistiques suivantes:

Sur un total de 142 bus scolaires: 41 sont équipés de ceintures de sécurité et 101 ne sont pas équipés de ce dispositif.

Sur 101 bus non équipés de ceintures de sécurité: 29 bus le seront à l'avenir, 31 peut-être, 41 non.

Sur 105 bus pouvant accueillir jusqu'à 35 élèves, 34 sont équipés de ceintures de sécurité et 71 pas encore.

### **4. Les recommandations du Bureau suisse de la prévention des accidents**

Le Bureau suisse de la prévention des accidents (BPA) a édité une brochure «Sécurité des minibus». Il recommande un équipement optimal pour les véhicules soit:

- des sièges avec ceintures / systèmes de retenue;
- des sièges faisant face à l'avant du véhicule;
- un coffre séparé ou des filets assurant les bagages;
- un système ABS et d'airbags;
- un contrôle périodique des installations.

Le BPA demande de renoncer aux minibus équipés de banquettes longitudinales.

### **5. Les conséquences financières et en personnel**

Rappelons tout d'abord que, dans la mesure où le transport des élèves a été reconnu selon les critères figurant aux articles 5 à 11 de la loi scolaire, les frais en découlant sont répartis entre l'Etat et les communes à raison de 65 % pour les communes et 35 % pour le canton en ce qui concerne le degré primaire.

Pour le cycle d'orientation, si les élèves empruntent les lignes régulières des transports publics, les coûts des abonnements sont à la charge des associations de communes des CO. Dans les cas où des transports particuliers sont organisés, l'Etat prend à sa charge les surcoûts engendrés.

L'installation de sièges avec ceintures diminue la capacité du bus. Ainsi, pour des bus de moins de 3,5 tonnes, le changement d'aménagement intérieur entraîne une diminution de places assises de 30 à 25 places, soit plus de 15 %. Dans de nombreux cercles scolaires, il y aura lieu de dédoubler le transport ou d'acquérir un véhicule à plus forte capacité.

A titre d'exemple, un véhicule neuf de 25 places, équipé de sièges avec ceintures coûte environ 68 000 francs. Souvent, pour des raisons de confort et de sécurité, le transporteur l'équipe d'une porte avec marchepied automatique commandée par le chauffeur, d'un toit surélevé, d'un capitonnage intérieur ainsi que d'un pont autobloquant, ce qui revient à environ 83 000 francs.

Un véhicule neuf de 4,5 tonnes, pouvant accueillir 36 enfants revient quant à lui à environ 90 000 francs. Par ailleurs, le chauffeur doit être au bénéfice d'un permis de car (coût environ 15 000 francs) et le transporteur doit s'acquitter de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et d'un impôt supplémentaire, ce qui renchérit le prix au kilomètre.

De nombreux élèves sont également transportés par des véhicules lourds d'une capacité de plus de 100 places y compris celles en position debout. Le fait de rendre obligatoire le port de la ceinture contraindrait tous les occupants à s'asseoir, ce qui limiterait considérablement le nombre de places.

En prenant en compte les coûts de transformation des véhicules (12 000 à 19 000 francs selon le type de véhicules), les dédoublements de courses et les frais liés à l'acquisition de véhicules plus grands, il n'est sans doute pas exagéré de prévoir une augmentation des coûts d'exploitation de 10 à 20 %.

Le montant figurant aux comptes 2003 de l'Etat de Fribourg pour les transports scolaires s'élève à 5 600 000 francs dont 4 500 000 francs pour le préscolaire et le primaire. Selon la répartition habituelle, l'augmentation sera comprise entre 160 000 et 320 000 francs pour l'Etat et entre 290 000 et 580 000 francs pour les communes.

Pour le cycle d'orientation, l'Etat prend à sa charge la différence entre la concession I et la concession II, ce qui représente 1 100 000 francs. L'augmentation des coûts devrait varier entre 110 000 et 220 000 francs. Par contre, le Conseil d'Etat ne peut pas donner d'indications précises sur l'augmentation que devraient supporter les communes car il n'est pas en possession des coûts totaux de ces transports.

La modification de la loi scolaire n'aurait pas d'incidence sur les effectifs du personnel de l'Etat puisque les chauffeurs font partie du personnel communal ou sont salariés par des entreprises privées.

## **6. Prise de position du Conseil d'Etat**

Le Conseil d'Etat est bien sûr très soucieux de la sécurité des enfants et des adolescents dans les transports scolaires et se déclare prêt à prendre toutes les mesures nécessaires, dans le respect du droit fédéral, des compétences respectives de la Confédération et des communes et du principe de proportionnalité.

L'analyse de la situation montre que les bus actuellement utilisés respectent la législation fédérale en vigueur en matière de transport. Une révision - renforcée encore par l'adoption

récente d'une motion - étant actuellement en préparation, il convient d'attendre l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions fédérales et de faire le point de la situation.

Selon la loi scolaire, il appartient aux communes de pourvoir au transport des élèves, les commissions scolaires étant responsables de leur organisation. Le rôle de l'Etat se limite à la reconnaissance des transports pour les élèves et à une participation à leur financement. L'article 6 de la loi scolaire, dont le motionnaire demande la modification, traite de l'obligation de la mise en place des transports des élèves et de leur gratuité. Il ne se prête pas à l'introduction de mesures de sécurité supplémentaires dans les bus scolaires.

Enfin, le Conseil d'Etat constate que les communes et les transporteurs sont conscients de l'importance de la sécurité des élèves. Il estime qu'il serait disproportionné d'imposer à très court terme de nouvelles normes d'équipement qui accéléreraient le processus de renouvellement du parc des véhicules et provoqueraient des coûts importants pour les collectivités publiques. Néanmoins, la Direction de l'instruction publique, de la culture et du sport incitera les transporteurs à s'équiper de véhicules équipés de sièges transversaux et de ceintures lors de nouvelles acquisitions de bus. Elle rappellera par ailleurs que le respect de toutes les règles de circulation et une vitesse adaptée diminuent fortement les risques encourus et invitera les communes à sensibiliser les chauffeurs des bus scolaires à cette problématique.

En conclusion, le Conseil d'Etat vous propose de rejeter cette motion.

- La discussion et le vote sur la prise en considération de cette motion auront lieu ultérieurement.

Fribourg, le 7 décembre 2004