



## 17ème législature

<b>Question N° :</b> <b>1053</b>	De <b>Mme Delphine Lingemann</b> ( Les Démocrates - Puy-de-Dôme )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Intérieur		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports routiers	<b>Tête d'analyse</b> >Règlementation sur le transport des mineurs	<b>Analyse</b> > Règlementation sur le transport des mineurs.
Question publiée au JO le : <b>15/10/2024</b> Réponse publiée au JO le : <b>17/12/2024</b> page : <b>6780</b> Date de changement d'attribution : <b>05/11/2024</b>		

### Texte de la question

Mme Delphine Lingemann attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur un accident d'autocar ayant eu lieu le 3 mars 2024 sur l'autoroute A6 et ayant entraîné la mort d'une adolescente et blessé plusieurs autres personnes. Les échanges que Mme la députée a pu avoir depuis avec un ancien chauffeur d'autocar lui ont permis de prendre conscience des lacunes de la législation en matière de transport nocturne de voyageurs et des jeunes en particulier. Ainsi, les roulages nocturnes sont toujours à risques même si la législation en matière de repos est appliquée car on ne pourra jamais obliger un conducteur à dormir. Certes, un repos lui est imposé, mais repos ne signifie pas systématiquement sommeil et le fait qu'il dorme n'est évidemment pas vérifiable par l'employeur. Un conducteur qui prend son départ à 20 heures, même s'il a eu son repos légal, n'est nullement à l'abri d'un assoupissement au volant, même s'il observe ses temps de pause obligatoire. Et le sommeil ne prévient pas toujours, l'assoupissement peut être brutal. De plus, contrairement à une voiture, un autocar ne s'arrête pas n'importe où, n'importe comment. C'est ce qu'il semble s'être passé cette nuit du 2 au 3 mars 2024 sur l'autoroute A6. Et le bilan est déjà lourd mais il aurait pu être beaucoup plus grave. Par ailleurs, si la responsabilité du conducteur est engagée, qu'en est-il de celle de l'employeur et du donneur d'ordre ? Ce sont souvent ces derniers qui insistent pour effectuer des roulages de nuit, souvent pour des raisons économiques. Pour ces raisons, elle lui demande si le Gouvernement entend interdire les transports nocturnes de jeunes voyageurs et, le cas échéant, sous quel calendrier.

### Texte de la réponse

L'accident d'autocar survenu sur l'autoroute A6 le 3 mars 2024 a causé la mort tragique d'une adolescente et blessé plusieurs autres personnes. Lors de l'enquête menée pour préciser les circonstances de cet accident, le conducteur a indiqué s'être assoupi. Cet accident confirme la nécessité de poursuivre ardemment la lutte contre l'insécurité routière, en particulier pour les transports d'enfants. Les données d'accidentalité ne révèlent pas un sur-risque propre à la circulation nocturne des autocars. L'autocar est un mode de transport globalement très sûr qui n'est impliqué que dans 0,3 % de l'ensemble des accidents. Selon le bilan de l'accidentalité de l'année 2023 de l'observatoire interministériel de sécurité routière, ces accidents d'autocar surviennent très majoritairement en plein jour. Le temps de conduite de nuit fait déjà, en France, l'objet d'un encadrement conventionnel particulier qui est un élément important du renforcement de la sécurité des transports de nuit : l'accord du 18 avril 2002 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail prévoit ainsi que le temps de conduite durant la plage horaire nocturne, c'est-à-dire entre 21 heures et 6 heures du matin, d'un conducteur de transport de voyageurs ne peut excéder 4 heures. En outre, le dispositif de formation initiale minimale obligatoire et de formation continue

obligatoire des conducteurs professionnels d'autocars, dont les programmes et modalités sont prévus par arrêté ministériel du 3 janvier 2008, comporte un thème consacré à l'hypovigilance qui permet de sensibiliser les conducteurs aux risques liés à la fatigue et aux assoupissement et de les former à la façon de les anticiper, les détecter et de les gérer. Les conducteurs ont donc non seulement une formation initiale et un rappel, tous les cinq ans, sur les risques liés à l'hypovigilance et les moyens de les prévenir. Enfin, dans la continuité des actions qui ont été engagées pour augmenter la sécurité des transports en autocar (équipement de ceintures et port obligatoire de ceintures de sécurité, éthylotest anti-démarrage, etc.) le règlement délégué de l'Union européenne n° 2023/2590 du 13 juillet 2023 entré en vigueur le 7 juillet 2024, renforce les exigences en matière de dispositifs d'aides à la conduite et de sécurité des véhicules nouvellement immatriculés. Une des mesures mises en place porte sur le traitement de la somnolence au volant et prévoit l'obligation d'installation du système avancé d'avertissement de distraction du conducteur (en anglais : advanced driver distraction warning system ou ADDW). Reposant sur une surveillance constante du regard et de l'attention visuelle du conducteur, le dispositif avertit d'une somnolence et de pertes d'attention. Ainsi, comme l'indique le règlement, le système ADDW doit déterminer si l'attention visuelle du conducteur n'est pas orientée vers les tâches de conduite et l'alerter par l'intermédiaire de l'interface homme-machine du véhicule. Concrètement, un avertissement visuel et sonore sera adressé au conducteur par le dispositif si sa vigilance est détectée comme défaillante. Ce dispositif sera particulièrement précieux pour prévenir la réitération d'accidents tels que celui du 3 mars 2024. Il s'inscrit dans l'objectif européen « vision zéro » poursuivant l'objectif de zéro décès et blessures graves sur les routes européennes d'ici à 2050.