

Plus sûr...



L'autocar :
de nombreuses contraintes réglementaires au service d'un seul objectif...
... Rester le mode de déplacement terrestre le plus sûr !

En autocar, il y a 3 fois moins d'accidents mortels qu'en train, 30 fois moins qu'en voiture et 300 fois moins qu'en moto.

Des conducteurs régulièrement formés...

Pour assurer une prestation optimale offrant toutes les garanties de sécurité, le permis de conduire Transport en commun (permis D voire D1) ne suffit pas... Le conducteur doit être titulaire d'une formation initiale, respecter en permanence la législation en vigueur, et suivre, tous les 5 ans, une formation de remise à niveau obligatoire. À noter que la France se place dans le peloton de tête des États européens concernant la prévention des accidents et la formation.

• Permis D ou D1, clé de conduite d'un autocar

Il est obligatoire pour conduire les véhicules comportant plus de 8 places assises (outre le siège du conducteur) ou transportant plus de 8 personnes (le conducteur exclu). Le conducteur doit être âgé d'au moins 21 ans.

• La formation des conducteurs à la sécurité

Elle se concrétise à travers deux options :

- une formation initiale mini obligatoire courte (FIMO) de 140 h,
- une formation initiale diplômante longue (CAP, titre professionnel).

Ces formations insistent abondamment sur la réglementation européenne et nationale relative au temps de conduite et de repos. Très stricte, cette législation contribue également à rendre le transport par autocar plus sûr.

La formation initiale donne lieu à la délivrance d'une carte de qualification de conducteur, renouvelée tous les 5 ans par un stage de Formation Continue Obligatoire (FCO).

• Visite médicale d'aptitude à l'emploi obligatoire comportant deux volets :

- l'examen médical confirmant la validité du permis de conduire, tous les 5 ans pour les conducteurs âgés de moins de 60 ans; chaque année, à partir de 60 ans
- le verdict de la Médecine du travail confirmant l'aptitude au poste de travail tous les 24 mois

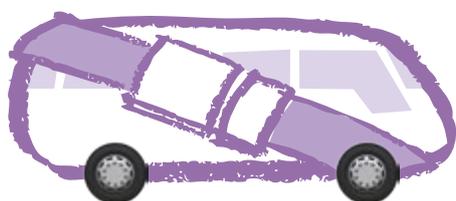


La sécurité par les chiffres :

Un conducteur d'autocar ne peut conduire plus de 4 heures et 30 minutes consécutives sur des services occasionnels et sur des services réguliers dont le parcours dépasse 50 km.

- **En 2013, tout mode confondu, le taux d'accident corporel en autocar était de 0,18%**

(Source : Observatoire National et interministériel de la Sécurité routière)



Des véhicules de plus en plus sûrs pour la satisfaction de tous...

L'autocar fait l'objet de contraintes réglementaires de plus en plus nombreuses afin d'assurer aux passagers une sécurité maximale :

- tous les autocars doivent disposer d'une attestation d'aménagement en remplacement de l'ancienne "carte violette"
- à l'intérieur, une inscription fixe mentionne le nombre de voyageurs tant assis, debout que couchés

Exigence de sécurité, des équipements obligatoires en grand nombre ! Ils contribuent activement à la sécurité des passagers :

- **Ethylotest anti-démarrage (EAD)** : l'EAD est un dispositif bloquant le démarrage du véhicule en cas de taux d'alcoolémie égal ou supérieur à un taux prédéfini de concentration d'alcool par litre d'air expiré. Depuis le 1^{er} janvier 2010, tout autocar nouvellement immatriculé et susceptible de transporter des enfants, doit être équipé d'un EAD. Au 1^{er} septembre 2015, l'ensemble du parc d'autocars devra être équipé d'EAD.
- **Ceinture de sécurité** : équipement obligatoire pour l'ensemble des véhicules neufs. Au 1^{er} septembre 2015, l'ensemble du parc d'autocars devra être équipé de ceinture de sécurité.
- **Limiteur de vitesse (100 km/h)** : équipement obligatoire par construction pour les véhicules dont le PTAC est supérieur à 10 tonnes en circulation depuis le 1^{er} janvier 1985 ; les véhicules dont le PTAC est inférieur ou égal à 10 tonnes en sont équipés depuis le 1^{er} janvier 2007 suivant un calendrier d'application.
- **Ralentisseur** : équipement obligatoire pour les véhicules dont le PTAC dépasse 4 tonnes, appelés à circuler dans des régions difficiles ou accidentées.

• **Chronotachygraphe** : installé à bord des véhicules de transport de personnes de plus de 9 places (conducteur compris), il enregistre la vitesse, le kilométrage et les activités de celui-ci. Depuis le 1^{er} mai 2006, l'installation d'un nouveau modèle d'appareil numérique (carte conducteur munie d'une puce) est obligatoire pour les véhicules neufs.

• **ABS, ESP, ASR...** de nombreuses innovations techniques contribuant à renforcer la sécurité par une assistance électronique à la conduite sont désormais privilégiées par les constructeurs ; même si elles ne revêtent pas forcément un caractère obligatoire.

Coupe-batterie, extincteurs, marteau pic, boîte de premiers secours, lampe autonome, éclairage des accès...

Des rétroviseurs grand-angle, un pictogramme lumineux spécifique lors d'un transport d'enfants... Autant d'équipements optimisant la sécurité du transport des voyageurs.

Carnet ou registre d'entretien pour chaque véhicule : sécurité maximale !

Vigilance de tous les instants à travers des obligations draconiennes :

- carnet ou registre d'entretien numéroté pour chaque véhicule
- visite technique obligatoire tous les six mois dans des ateliers agréés par l'Etat : vérification de l'état et du bon fonctionnement du véhicule et de ses équipements
- attestation de vérification du système de limitation de vitesse datant de moins d'un an pour tous les véhicules dont le PTAC excède 10 tonnes
- maintenance interne rigoureuse dans les entreprises garante d'une veille constante

Taux d'accidents mortels pour un milliard de passagers kilomètres

Source : CARE (EU road accident database), 2012

Accidents mortels dans l'UE par mode de transport

