

Autocars, autobus et transports scolaires

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement la métropole.

A compter du 1^{er} janvier 2005, le « tué » est la personne décédée dans les trente jours (au lieu de six jusqu'en 2004) après l'accident et le « blessé hospitalisé » est la victime hospitalisée plus de 24 heures (au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours).

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élevait à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 %.

Le transport en autocars ou en autobus est un moyen de transport très sûr et le nombre de tués dans ces véhicules est relativement faible même si on a gardé en mémoire certains accidents particulièrement graves comme celui de Beaune, le 31 juillet 1982, dans lequel 53 victimes avaient péri, celui de Roquemaure, le 10 juillet 1995, qui avait coûté la vie à 22 passagers ou, plus récemment, celui de l'autoroute A26 dans la banlieue nord de Lyon, le 17 mai 2003 où 28 touristes allemands ont trouvé la mort, 2003 marquant l'année la plus meurtrière des cinq dernières années.

Synthèse

83 000 véhicules de ce type circulent en France en 2006. Ils représentent moins de 1 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels (0,91 %) et dans les accidents mortels (0,97 %) alors qu'ils représentent 0,6 % de l'ensemble des kilomètres parcourus sur le territoire cette même année (0,5 % pour les véhicules français et 0,1 % pour les véhicules étrangers).

On déplore généralement peu de victimes tuées dans ces véhicules et sur les six victimes tuées enregistrées en 2006, deux étaient conducteurs, cinq l'ont été de jour, toutes l'ont été hors intersection et en rase campagne.

Les conducteurs de transports en commun sont présumés responsables dans 25,5 % des accidents dans lesquels ils sont impliqués. En 2006, aucun conducteur d'autocars et d'autobus impliqués dans les accidents mortels ne présentait d'alcoolémie positive et sur les 1 241 conducteurs impliqués dans les accidents corporels, seuls deux dépassaient le seuil légal d'alcoolémie.

Sur les deux années scolaires 1999-2000 et 2000-2001, 118 accidents corporels ont impliqué un véhicule de transport en commun, 104 pendant le trajet et 14 à l'arrêt. Ils ont fait cinq tués et 279 blessés dont 13 graves.

I. Données générales

	Nombre d'immatriculations de véhicules neufs (1)	Parc au 31 décembre (2)	Nombre de permis de conduire de catégorie D délivrés (3)
1970	5 858	35 000	16 972
1975	5 559	45 000	15 562
1980	8 757	59 000	40 103
1985	8 269	64 000	21 846
1990 *	4 210	70 000	10 984
1995	3 981	79 000	5 741
2000	5 187	80 000	6 636
2001	5 477	81 000	6 979
2002	5 363	81 000	6 833
2003	4 984	82 000	6 678
2003	4 984	82 000	6 678
2004	4 859	82 000	7 031
2005	5 442	83 000	6 943
2006	5 850	83 000	6 495

* Le parc a fait l'objet de mises à jour à compter de 1990, entraînant une rupture dans la série.

Le parc d'autocars et d'autobus est calculé principalement à partir des immatriculations de véhicules neufs - véhicules « entrants » parfaitement connus - et d'un coefficient de survie des véhicules « sortants » assez mal connus.

Source: (1) DAEI/SESP (2) CCFA (3) DSCR

Rappelons que le parc total des véhicules à quatre roues en France est de 36 661 000 au 31 décembre 2006.

Si jusqu'en 2003 l'évolution des immatriculations de véhicules neufs allait dans le même sens que celle des permis délivrés, depuis 2005, le nombre d'immatriculations de véhicules neufs progresse alors que le nombre de permis délivrés enregistre une diminution.

Depuis 2001, le parc progresse assez lentement, au rythme de 1 000 unités tous les deux ans.

II. Circulation

En 2006, alors qu'une voiture de tourisme parcourt en moyenne 13 085 kilomètres par an, le parcours annuel moyen d'un autocar ou d'un autobus se situe en moyenne à 30 755 kilomètres (Source : Service économie, statistiques et prospective de la direction des affaires économiques et internationales, 44^{ème} rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation).

Sur les 555,5 milliards de kilomètres parcourus en France en 2006, 2,6 milliards ont été effectués par des autocars et autobus immatriculés en France (soit 0,5 % du total) et 0,5 milliard par des véhicules immatriculés à l'étranger (soit 0,1 % du total).

Une enquête spécifique portant sur les autocars uniquement donne les enseignements suivants :

Autocars France métropolitaine hors RATP et autobus de province (en millions)	2003	2004	2005	Évolution 2005/2004
Véhicules-kilomètres parcourus en charge	1 244,6	1 263,3	1 292,9	+ 2,3 %
Kilomètres parcourus à vide	325,7	336,2	354,2	+ 5,4 %
Voyageurs transportés	1 124,3	1 226,3	1 224,1	- 0,2 %
Voyageurs-kilomètres (1)	41 097,0	42 471,7	42 568,0	+ 0,2 %

(1) Le nombre de voyageurs x kilomètres est rapporté à des trajets complets. On estime que dans le transport occasionnel un voyageur effectue la totalité du trajet tandis que dans le transport régulier, un trajet moyen correspond à 75 % du trajet complet.

Source : DAEI/SESP « Les transports par autocars – TRV ».

Nota : les nombres de véhicules x kilomètres et de voyageurs x kilomètres contenus dans ce tableau correspondent aux trajets effectués en France métropolitaine et à l'étranger par les autocars immatriculés en France. Ils ne comprennent pas les trajets effectués par les véhicules immatriculés à l'étranger, tant ceux ayant pour origine ou destination la France que ceux en transit sur le territoire français métropolitain. Ainsi, pour des raisons de champ et de méthode de calcul, ces grandeurs ne sont pas strictement comparables avec les grandeurs du rapport de la CCTN mentionnés ci-dessus.

Après la précédente forte croissance du nombre de voyageurs transportés, c'est la stabilité qui caractérise l'évolution 2005/2004 alors qu'en revanche les indicateurs kilomètres parcourus sont en sensible augmentation, nettement plus marquée pour les parcours à vide.

Selon le type de transport, d'après les résultats du tableau ci-après, les évolutions sont contrastées.

Évolution 2005/2004	Transport régulier (1)	Transport scolaire	Transport de personnel	Transport occasionnel (2)
Véhicules x kilomètres parcourus en charge (en millions)	+ 2,8 %	+ 0,9%	- 9,0%	+1,6 %
Voyageurs transportés (en millions)	- 0,8 %	+ 1,2 %	- 11,3 %	+2,1%

(1) transports par lignes régulières interurbaines, y compris les lignes régulières internationales et les services affrétés SNCF.

(2) Mise à disposition du véhicule pour un transport de groupe et transport à la place (excursion) y compris transport périscolaire et de clientèle.

Source : DAEI/SESP « Les transports par autocars – TRV ».

Seuls les transports scolaires et les transports occasionnels présentent une embellie avec plus de circulation mais aussi plus de voyageurs transportés. Il n'en va pas de même pour le transport de personnel pour qui les deux indicateurs sont en diminution ni pour le transport régulier qui voit son trafic augmenter mais sa fréquentation en voyageurs diminuer.

Par ailleurs, en ce qui concerne le transport occasionnel, il est à retenir de l'analyse détaillée au plan des kilomètres parcourus que les voyages de plus d'une journée sont en nette augmentation (+ 12,9 %), alors que les excursions d'une journée régressent de 5,6% ; résultat qui impacte notamment l'évolution de l'indicateur du kilométrage parcouru à vide.

III. Accidents corporels et victimes

Évolution depuis 1970

	Autocars - autobus impliqués	Total véhicules impliqués	Victimes dans les autocars et autobus				Accidents impliquant au moins un autocar ou un autobus
			Tués à 6 jours ¹	Blessés	dont blessés graves ¹	Gravité (tués pour 100 victimes(1))	
1970	3 139	395 577	28	1 817	210	1,52	ND
1975	3 468	438 787	47	1 680	170	2,72	ND
1980	3 277	427 882	34	1 740	186	1,92	3 224
1985	2 774	335 253	15	1 516	138	0,98	2 756
1990	2 358	286 470	32	1 402	143	2,23	2 336
1995	1 909	230 347	41	1 351	152	2,95	1 899
2000	1 751	211 550	19	1 114	45	1,68	1 734
2001	1 713	203 301	13	960	30	1,34	1 693
2002	1 643	182 027	10	905	47	1,09	1 626
2003	1 405	155 085	44	872	85	4,80	1 396
2004	1 295	147 308	20	733	32	2,66	1 282
	Autocars - autobus impliqués	Total véhicules impliqués	Victimes dans les autocars et autobus				Accidents impliquant au moins un autocar ou un autobus
			Tués à 30 jours ¹	Blessés	dont blessés hospitalisés ¹	Gravité (tués pour 100 victimes(1))	
<i>2004 corrigée</i>	1 295	147 308	21	732		2,79	
2005	1 320	145 478	14	926	170	1,49	1 302
2006	1 257	137 657	6	822	263	0,72	1 246

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les autocars et autobus représentent moins de 1 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels (0,91 %) et dans les accidents mortels (0,97 %) alors qu'ils représentent 0,6 % de l'ensemble des kilomètres parcourus sur le territoire cette même année (0,5 % pour les véhicules français et 0,1 % pour les véhicules étrangers).

Sur l'ensemble de la période, l'évolution enregistre une baisse de 60,0 % du nombre de véhicules impliqués contre une baisse de 65,2 % pour l'ensemble des véhicules.

¹ Voir avertissements en début de document

Analyse des 1 257 autocars et autobus impliqués dans les accidents de la circulation en 2006

Ancienneté du véhicule	56,3 % circulaient depuis moins de sept ans et 26,7 % depuis dix ans et plus
Manœuvre principale avant l'accident	63,3 % circulaient sans changer de direction, 7,7 % tournaient à gauche et 6,2 % circulaient dans un couloir de bus même sens même file
Point de choc	dans 68,5 % des cas le point de choc se situait à l'avant, dans 16,4 % des cas à l'arrière et dans 14,8 % des cas sur le côté
Conditions atmosphériques	dans 83,2 % des cas les conditions atmosphériques étaient normales et dans 10,6% des cas il pleuvait
Luminosité	dans 80,4 % des cas il faisait jour et dans 19,6 % des cas c'était la nuit
Lieu	dans 67,2 % des cas les véhicules impliqués circulaient hors intersection et dans 32,8 % des cas en intersection
Mois de l'année	c'est en mai que le nombre d'autocars et d'autobus impliqués a été le plus élevé (139) et en août qu'il a été le plus faible (74) pour 105 en moyenne
Réseaux	les autocars et autobus impliqués circulaient principalement sur les voies communales et autres voies (68,8 %), puis sur les routes nationales et départementales ² (28,8 %) et enfin sur les autoroutes (2,4 %)
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents	Les autocars et autobus ont été impliqués dans 61,2 % des cas dans les accidents à deux véhicules, 9,4 % des cas dans les accidents à trois véhicules et plus et dans 29,4 % des cas ils étaient seuls impliqués (3,6 % sans piéton et 25,9 % avec piéton(s))

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2006, par rapport aux poids lourds, les autocars et les autobus se différencient par :

- l'âge du véhicule au moment de l'accident : 26,7 % des autocars et autobus impliqués ont plus de dix ans contre 14,7 % pour les poids lourds,
- la luminosité au moment de l'accident : dans 80,4 % des cas il faisait jour pour les autocars et les autobus et dans 75,9 % des cas pour les poids lourds,
- le lieu de l'accident : 67,2 % ont eu lieu hors intersection pour les autocars et les autobus et 83,2 % pour les poids lourds,
- le réseau sur lequel surviennent les accidents : 68,8 % ont eu lieu sur les voies communales et autres voies contre 27,0 % pour les poids lourds, 28,8 % sur les routes nationales et départementales (contre 50,4 %) et 2,4 % sur les autoroutes (contre 22,6 %).

² En 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de distinguer l'accidentologie survenue sur chacun de ces deux réseaux. L'analyse porte donc cette année sur l'ensemble des routes nationales et départementales.

Analyse de la mortalité en 2006

		Tués dans les autocars et autobus		
		Milieu urbain	Rase campagne	Total
Usagers	Conducteurs	0	2	2
	Passagers	0	4	4
Sexe	Femmes	0	2	2
	Hommes	0	4	4
Classes d'âge	Moins de 18 ans	0	0	0
	18-24 ans	0	0	0
	25-44 ans	0	0	0
	45-64 ans	0	6	6
	65 ans et plus	0	0	0
Localisation	En intersection	0	0	0
	Hors intersection	0	6	6
Éclairage	Jour	0	5	5
	Nuit	0	1	1
Ensemble		0	6	6

Source : ONISR, fichier des accidents.

Indépendamment des faibles effectifs, les résultats de l'année 2006, restent largement cohérents avec les grandes constantes caractérisant les accidents de transports en commun.

A titre de comparaison, les 41 victimes tuées en 1995 se répartissaient de la façon suivante :

- 8 tués sur 10 l'avaient été en rase campagne,
- 9 tués sur 10 étaient des passagers,
- 6 tués sur 10 étaient de sexe masculin,
- 6 tués sur 10 avaient moins de 45 ans,
- près de 9 tués sur 10 l'avaient été hors intersection,
- 7 tués sur 10 l'avaient été la nuit. Depuis 2005, les victimes tuées le sont plus fréquemment le jour.

IV- La responsabilité des conducteurs d'autocars et d'autobus³ en 2006

Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées ensuite. Par ailleurs, dans 25 % des cas, il n'a pas été possible d'attribuer à un usager l'entière responsabilité de l'accident car de multiples facteurs ont pu intervenir comme un incident mécanique ou l'état de la voirie.

Impliqués (victimes et indemnes) dans les accidents corporels	Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Part des conducteurs responsables
Autocars et autobus	924	317	25,5 %
Ensemble	74 447	59 822	44,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sur l'ensemble des conducteurs responsables, les conducteurs d'autocars et d'autobus représentent 0,5 %. Leur part de responsabilité est près de deux fois plus faible que la moyenne. Dans le cas des accidents à un véhicule et un piéton, l'analyse montre une situation similaire à la précédente: 26,3 % pour les conducteurs d'autocars ou d'autobus contre 38,6 % pour les piétons.

³ Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2006* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2006 – page 107.

V. Alcool et accidents d'autocars et d'autobus en 2006

Conducteurs d'autocars et d'autobus impliqués dans	Total des conducteurs impliqués	dont au taux d'alcoolémie connu	% de conducteurs au taux d'alcoolémie connu	Conducteurs au taux d'alcoolémie positif *	% de conducteurs au taux d'alcoolémie positif **
les accidents corporels	1 241	1 075	86,6 %	2	0,19 %
les accidents mortels	68	62	91,2 %	0	0,00 %

* : supérieur au taux maximum autorisé

** : calculé par rapport aux taux d'alcoolémie connus

Source : ONISR, fichier des accidents.

C'est seulement dans les accidents corporels que l'on rencontre des conducteurs d'autocars et d'autobus avec un taux d'alcoolémie positif représentant un taux d'implication de 0,19 % contre 6,8 % pour les conducteurs de voitures de tourisme et 6,2 % pour l'ensemble des conducteurs.

VI. Les transports scolaires

En 1984, à la demande du Ministre, le Conseil national des transports a créé un groupe de travail permanent chargé des questions relatives à la sécurité des transports d'enfants. Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la décentralisation qui a confié l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires aux départements. Les transports en commun d'enfants regroupent les transports scolaires stricto sensu, les transports périscolaires et post scolaires. Le champ d'application a été étendu progressivement du mode routier aux autres modes.

On rappellera ici qu'en raison d'une modification de la remontée des informations en matière d'accidents de la route, le CNT ne dispose plus depuis l'année scolaire 1998/1999 de l'ensemble des accidents recensés par les forces de l'ordre. Depuis la publication du rapport d'octobre 2002, malgré l'habilitation donnée par un arrêté de la Chancellerie au président du CNT de recevoir copie des procédures en cours, certains problèmes pratiques restent encore à régler.

En conséquence, il sera repris la précédente analyse menée au sein du CNT :

Nombre moyen des accidents et des victimes

	Police		Gendarmerie		Total	
	1984/1998	1996/1998	1984/1998	1996/1998	1984/1998	1996/1998
Nombre accidents	21	16	89	74	110	90
Tués	1	1	6	0	6	1
Blessés graves	6	3	28	31	34	34
Blessés légers	38	4	180	184	219	188
Total victimes	45	8	214	215	259	223

Source : CNT.

Enfants transportés (années 2000-2001)

SNCF : à compter de 1997, les statistiques globalisent les déplacements à la campagne ou au bord de la mer d'un groupe de dix enfants minimum de moins de 15 ans et d'accompagnateurs (un pour dix) et ceux des enfants de moins de 18 ans vers les centres de vacances. Sur cette base, ont été relevés 2 829 000 déplacements occasionnels d'enfants en 2001 contre 3 111 000 en 2000.

RATP : les statistiques sont issues de l'enquête globale transport (EGT) de 96/97. Elles sont établies en nombre de voyages par jour et concernent la population des 6-24 ans. Sur cette base, ont été comptabilisés 810 000 voyages en bus dont 210 000 pour Paris .

Routes (7) : le nombre d'élèves transportés par des services scolaires à titre principal (SATPS) s'élève en 2003 à 348 millions (373,3 en 2002 - 390,9 en 2001 et 378,1 en 2000).

Transports routiers - nombre d'accidents corporels

Période de référence : 1 ^{er} juillet - 30 juin	1997-1998	1998-1999	1999-2001
Sans enfant victime	39	30	50
Avec enfant victime	<u>51</u>	<u>42</u>	<u>68</u>
	90	72	118
Trajet	81	59	104
A l'arrêt	<u>9</u>	<u>13</u>	<u>14</u>
	90	72	118
Trajet			
Collision avec VL	43	31	50
Collision avec PL	4	1	11
Collision avec autres	10	11	20
Sans collision	18	13	21
Portes ouvertes	2	0	2
Autres circonstances	4	3	0
Arrêt			
A la montée	1	0	0
Par véhicule (croisant ou dépassant)	2	7	7
Par le car (arrivée ou départ)	6	5	7
Collision à l'arrêt (accidents ne survenant pas forcément à un point d'arrêt).	0	1	0
Autres circonstances	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
	90	72	118

Source : CNT.

Victimes enfants

	1997-1998	1998-1999	1999 à 2001
Tués	1	4	5
Trajet	0	0	3
Arrêt	1	4	2
Blessés	222	140	279
Trajet	211	126	266
Arrêt	11	14	13
dont blessés graves	34	12	13
Trajet	28	4	5
Arrêt	6	8	8

Source : CNT.

En considérant que les données des trois périodes ne sont pas comparables, les résultats ne permettent pas de déduire une évolution du nombre d'accidents dans les transports en commun d'enfants.

On remarque cependant, d'après le descriptif qualitatif de chaque accident publié dans le rapport du CNT en octobre 2002, des constantes dans les caractéristiques, comme par exemple :

- le plus grand nombre d'accidents se produit en trajet, mais le plus souvent sans conséquences graves pour les occupants du véhicule ;
- pour les quelques accidents graves en trajet on constate que les blessures sont occasionnées par des projections dans le véhicule, voire par des éjections ; la généralisation du port de la ceinture de sécurité et le renouvellement du parc doivent permettre de réduire les conséquences de ces accidents.
- les collisions avec VL restent le cas d'accident le plus fréquent. Mais on constate également des pertes de contrôle sur des chaussées étroites ou glissantes ;
- proportionnellement au nombre d'accidents, c'est au point d'arrêt que la gravité est la plus forte, que l'enfant soit heurté par le transport en commun manoeuvrant, soit qu'il soit blessé par un véhicule croisant ou dépassant le car au moment où il traverse la chaussée.

Cette circonstance d'accident a fait l'objet d'une mission confiée au sénateur Lardeux en 2003 qui a conclu en 2004 à la nécessité de promouvoir dans les départements une politique de diagnostic de sécurité et d'aménagements de points d'arrêt. Le guide du CERTU qui fournira l'outil méthodologique nécessaire doit paraître fin 2007.