



Chardonnens Jean-Daniel

Transports scolaires : Permis de conduire, espace dans les bus, licence et cours OACP

Cosignataires : 0

Réception au SGC : 18.02.19

Transmission au CE : *19.02.19

Dépôt

Avec les normes de sécurité actuelles, ainsi qu'avec les contraintes techniques qui augmentent le poids des véhicules, les nouveaux bus scolaires de moins de 3,5 tonnes contiennent un nombre toujours moins important de places assises pour les élèves et sont toujours plus exigus. L'espace entre les sièges est minimisé et inadapté pour les plus grands qui doivent souvent se mettre en travers puisqu'ils n'ont pas assez de place pour les jambes.

Aujourd'hui, les constructeurs sont contraints de limiter le nombre de places pour les élèves à 22 afin que les véhicules ne dépassent pas les 3,5 tonnes et ainsi être conduits avec un permis de la catégorie D1 assez facilement accessible.

Cette catégorie de permis offre aux mamans, aux personnes bénéficiant d'une rente ou encore aux jeunes retraités de pouvoir compter sur un revenu complémentaire.

Avec cette problématique de places, les cercles scolaires doivent souvent recourir à des véhicules plus grands. Par conséquent, la catégorie de permis D1 ne permet plus à ces personnes de continuer cette activité sans passer un permis de la catégorie D, tout comme un professionnel qui sillonne l'Europe avec 80 passagers au volant d'un autocar à 2 étages.

Ce précieux sésame devient souvent indispensable, mais il a un coût non négligeable puisqu'il faut compter entre Fr. 15'000.- et Fr. 20'000.-

Ceci est d'autant plus vrai si on veut augmenter l'espace dédié à chaque élève puisque les véhicules compteraient encore moins de sièges.

Actuellement des bus plus grands et plus adéquats, avec des dimensions raisonnables, sont spécialement équipés pour le transport scolaire. Ils peuvent atteindre 45 places pour un poids total ne dépassant pas les 7,5 tonnes. Il serait donc judicieux d'instaurer une catégorie intermédiaire avec un permis plus facilement accessible à moindre coût et qui pourrait servir uniquement pour ce type de transport.

Une solution complémentaire serait d'augmenter le poids limite autorisé pour conduire un véhicule scolaire avec le permis D1 jusqu'à 5 t. par exemple au lieu de 3,5 t actuellement, ceci donnerait déjà plus de marge de manœuvre aux constructeurs.

De plus, tous comme les professionnels de la route, les chauffeurs de bus scolaires sont contraints d'être en possession d'une licence et de suivre chaque année des cours OACP qui leurs sont inutiles, ceci seulement s'ils sont engagés par un transporteur privé contrairement à ceux qui sont engagés directement par une commune. Il en va de même pour les tachygraphes qui équipent les véhicules selon qu'ils soient privés ou communaux. Il y a là, une inégalité de traitement pour la même fonction.

*date à partir de laquelle court le délai de réponse du Conseil d'Etat (5 mois).

« En principe, les transports professionnels d'écoliers avec des véhicules permettant le transport de plus de huit personnes sont soumis à la licence. Les courses effectuées, par exemple, par un employé communal avec un véhicule appartenant à la commune font exception à cette disposition ». Il y aurait donc lieu d'avoir une législation particulière pour les conducteurs de bus scolaire dans leur ensemble, un peu comme pour les chauffeurs de véhicules du feu.

Par le présent postulat, je demande au Conseil d'Etat un rapport qui étudie les aspects qui suivent:

- > Etudier la possibilité d'instaurer un permis de conduire intermédiaire pour la conduite d'un bus scolaire de moins de 7,5 tonnes, ceci en étudiant l'éventuelle marge de manœuvre que laisserait la législation fédérale.
 - > Etudier la possibilité d'augmenter le poids limite autorisé pour la conduite d'un véhicule scolaire avec le permis D1, ceci en étudiant l'éventuelle marge de manœuvre que laisserait la législation fédérale.
 - > Etudier également la marge de manœuvre que laisse la législation fédérale concernant une augmentation obligatoire de la distance entre les sièges et l'espace minimal attribué à chaque élève pour une question de confort, mais aussi de sécurité en cas d'accident lors de l'immatriculation de tous nouveaux véhicules, à condition qu'une solution pour l'obtention d'un permis scolaire « facilité » de plus de 3,5 t soit acceptée.
 - > Etudier la nécessité et l'utilité de devoir obtenir une licence et de suivre les cours OACP pour tous les chauffeurs de bus scolaires.
 - > S'il n'y a pas de marge de manœuvre au niveau cantonal, d'étudier quelles sont les possibilités pour le Conseil d'Etat d'intervenir auprès des instances fédérales pour améliorer la situation.
-