Covid19 : Déconfinement & transport scolaire

Note de synthèse Version 2

Précision

Cette note de synthèse fait suite à une version 1 qui vous a été adressée le 4 mai 2020, une semaine exactement avant le déconfinement dans les transports publics. Cette nouvelle mouture est profondément remaniée :

- Le dispositif en vigueur avant le 11 mai est rappelé **en annexe 1** (pour archiver, on l'espère)
- La note intègre les apports des deux décrets du 11 mai (publié le 11 puis complété le 12 mai)
- Elle inclut enfin les adaptations du décret modificatif du 20 mai, qui a gommé les principales difficultés d'application immédiatement remontées du terrain.

I- La préparation du déconfinement

Le Président de la République, Emmanuel Macron, a annoncé lundi 13 avril 2020 la reprise des classes « progressivement » à compter du 11 mai 2020, soit après 56 jours consécutifs de confinement (voir **le petit retour en arrière** **en annexe 1**). Depuis cette annonce présidentielle semblant avoir pris de cours l'ensemble des acteurs éducatifs, y compris dans les rangs gouvernementaux, de nombreuses questions ont été relayées par les partenaires du transport scolaire[1], en premier lieu par l'ANATEEP. Deux jours seulement après l'intervention du Président, l'association a souhaité mettre ce dossier parmi les questions prioritaires à traiter par les pouvoirs publics (lire notre communiqué de presse en annexe 2) puisque le transport scolaire cumule les difficultés de deux des secteurs d'activité parmi les plus impactés : l'éducation et le transport collectif !

Le Premier ministre, Edouard Philippe, a donc **présenté le mardi 28 avril 2020 la stratégie nationale de déconfinement**. Malgré un premier avis défavorable du Haut Conseil à la santé publique (HCSP) qui préconisait l'ouverture des établissements scolaires à la rentrée de septembre 2020, il a confirmé que le « déconfinement scolaire » débuterait par les écoles dans la semaine du 11 mai, celle du 18 mai pour les collèges des départements dits verts (au sens de l'article 2 du décret n°2020-548 du 11 mai 2020 et son annexe). Suivront peut-être les lycées en juin, à commencer par les ateliers industriels des lycées professionnels.

Actant de cette décision « politique », le HCSP a néanmoins formulé ses recommandations dans ce cadre (lire en annexe 3).

L'ANATEEP, dès le 29 avril au soir, échangeait avec la DGITM sur les très nombreuses questions pratiques soulevées par ce déconfinement. Les premières pistes sérieuses ont été présentées et **l'ANATEEP en était plutôt satisfaite** (lire encadré ci-après).

[1] Lire par exemple la contribution Transports de France Urbaine et du Gart, avril 2020

En matière de transport d'élèves, et dans le cadre d'une sécurité sanitaire maximum pour les enfants, leurs familles mais aussi les adultes en présence des jeunes (conducteurs et accompagnateurs), **l'ANATEEP a constaté que trois de ses demandes majeures avaient été entendues** :

- Masque obligatoire **et** distanciation physique d'1 mètre (pour 3 semaines au moins) : et pas l'un ou l'autre. **En conséquence, par convention : 1 siège condamné sur 2** ;
- pas de distinction entre service régulier ordinaire (SRO) et service à titre principal scolaire (SATPS), **la distanciation physique s'appliquant quel que soit le type de service** ;
- les lycéens, au moins jusqu'en juin, ne viendront pas gonfler les effectifs sur les réseaux de transport des agglomérations, notamment en Ile-de-France.

Le protocole sanitaire qui s'impose aux écoles a été publié le 4 mai[2]. Le transport scolaire était cité en deux endroits :

- p. 8/54 du protocole sanitaire pour les écoles : "*L'arrivée et le départ de l'école peuvent être étalés dans le temps, en fonction du nombre d'élèves accueillis par salle et des personnels présents. Ce fonctionnement est conditionné* ***à une étude préalable des possibilités d'adaptation du transport scolaire y compris celui des élèves en situation de handicap***".

- p. 12/54 : "*Rédiger son schéma d'organisation* ***intégrant les possibilités de transport scolaire***".

Sur cette base, l'ANATEEP a recommandé à ses collectivités adhérentes de ne pas subir les exigences de l'Education nationale mais de faire connaître aux écoles primaires, puis aux collèges, dès que possible, les configurations « Covid19 » des véhicules (avec réduction de la capacité) et le nom des élèves concernés par service de transport scolaire (afin « d'équilibrer » éventuellement les véhicules).

II- Les règles applicables au transport scolaire depuis le 11 mai 2020

1. La loi n° 2020-546 du 11 mai 2020

a prorogé l'état d'urgence sanitaire (en complétant ses dispositions) **jusqu'au 10 juillet 2020 inclus**. Elle autorise le Premier ministre à **réglementer par décret** les déplacements, l'accès et l'usage des transports ainsi que l'ouverture des établissements recevant du public. En sus de la force publique, elle permet aux agents assermentés des services de transport de verbaliser le non port du masque dans les transports publics.

2. Le décret du 23 mars 2020 modifié[3] a été abrogé par le décret n° 2020-548 du 11 mai 2020

prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire (art. 28)[4].

[2] Disponible sur le site de l'ANATEEP : www.anateep.fr
[3] Socle des règles de confinement en matière de transport de personnes

Cette abrogation :

- rend caduques les anciennes mesures d'interdiction de montée par l'avant des véhicules. L'interdiction de la vente des tickets à bord est supprimée sous certaines conditions.

Extrait du protocole de déconfinement Transport, Fiche n°1 « Transport urbain », p. 12/35

Rétablir la possibilité qu'un titre de transport soit acheté à bord sous réserve de protection des agents de l'entreprise, à discuter dans les entreprises (l'entreprise informe de plus les voyageurs des moyens par lesquels ils peuvent se procurer un titre de transport par tout mode de paiement) ;

Sauf impossibilité technique, dans les véhicules de transport en commun, l'ouverture des portes est automatique.

- apporte quelques mesures comme la limitation des déplacements à 100 km ou la possibilité pour le Préfet de limiter l'accès aux transports en commun en heures pleines, mesures qui n'avaient pu être prises dans le décret 2020-545 car la loi prolongeant l'état d'urgence sanitaire n'avait pas encore été promulguée.

Quatre articles principalement nous importent dans le décret n°2020-548 :

a) <u>Article 2 (et son annexe) : territoires verts et rouges</u>

Les départements et collectivités des outremers sont classés en zone verte ou rouge au regard de leur situation sanitaire, déterminée notamment en fonction du nombre de passages aux urgences pour suspicion d'affection au covid-19, du taux d'occupation des lits de réanimation et de la capacité de réalisation des tests virologiques sur leur territoire. La liste de ces territoires est annexée au décret.

Ainsi, la réouverture des classes intervient à compter du 18 mai pour les collèges des départements classés "verts", en commençant par les classes de 6e et de 5e. Fin mai, un examen de la situation sanitaire déterminera la (possible) réouverture progressive des classes de 4e et 3e en collèges et des lycées. Enfin, l'année scolaire se terminera bien le 4 juillet.

b) <u>Article 6 : dispositions applicables dans les transports de personnes</u>

- L'AOM organise les transports (et les espaces afférents) de sorte à faire respecter les gestes barrières (**plan de transport adapté**) ;

Extrait du protocole de déconfinement Transport, p. 7/35

[…] Les autorités organisatrices organisent les services de transports conventionnés en adoptant des dispositions de nature à de permettre le respect de la distanciation sociale. Ces règles générales s'appliquent dans les véhicules de transports ainsi que dans les gares et stations. Elles veillent à ce que **les flux de passagers soient organisés** pour répondre à l'objectif national de distanciation sociale. Conformément aux articles L1222-2 à L1222-5 du code des transports, elles arrêtent les niveaux de service et définissent les dessertes prioritaires

[4] Un protocole national de sortie du confinement (secteur des transports) est proposé par le Secrétariat d'Etat chargé des transports.

et leurs opérateurs **adaptent leurs plans de transport** en conséquence. Ces dispositions et ces plans sont transmis au préfet et sont portées à connaissance du public et seront ensuite actualisés en tant que de besoin. […] Les services de l'État et des collectivités concernées concourent à la bonne mise en œuvre de ces dispositions.

L'AOM arrête son plan de transport (lire encadré ci-dessus) qui est transmis au Préfet, mis à disposition du public, et qui est ensuite actualisé en tant que de besoin.

- Le **port du masque** de protection **obligatoire pour toute personne de onze ans ou plus** qui accède ou demeure dans les véhicules ou dans les espaces accessibles au public et affectés au transport public collectif de voyageurs. Il est également obligatoire pour les conducteurs (sauf s'ils sont protégés par une vitre), les agents des exploitants des réseaux de transport et les accompagnateurs ;

Extrait du protocole de déconfinement transport (p.5/35)

Quels masques sont obligatoires dans les transports publics ?

Les masques obligatoires sont ceux qui répondent au moins aux caractéristiques définis à l'arrêté du 7 mai 2020 définissant les masques dits « grand public » : efficacité de filtration, perméabilité, absence de couture verticale, couvrant le nez et le menton. Des masques artisanaux de caractéristiques similaires sont autorisés, sous réserve que le nez et la bouche soient couverts.

- **L'accès est refusé** à toute personne (**par une personne habilitée**[5]) qui ne respecte pas cette obligation et la personne est reconduite à l'extérieur des véhicules et espaces concernés, y compris dans le transport scolaire (voir VI de l'article 6) ;

- Ce port obligatoire du masque s'applique également dans les emplacements situés sur la voie publique correspondant **aux arrêts et stations desservis** par les véhicules de transport de voyageurs ;

- -obligation d'une **annonce sonore ou affichage des « mesures barrières »** pour les transporteurs, dans chaque véhicule.

Une affichette présentant les mesures sanitaires est proposée par l'ANATEEP (voir en annexe 5)

- A l'exception des services ferroviaires ou routiers de transport de personnes dépassant le périmètre d'une région (organisés par une AO) le décret rend obligatoire, sauf impossibilité technique, la réservation dans les trains et cars utilisés pour le transport au-delà de ce périmètre. Les **réservations sont limitées à 60 % de la capacité maximale** des véhicules.

L'ANATEEP s'inquiète ainsi des répercussions de ces restrictions de circulation à destination des accueils collectifs de mineurs (ACM)[6]. Chaque année trois millions d'enfants voyagent dans cette configuration.

[5] Le protocole de déconfinement du transport de personnes du MTES ne précise pas (voir fiche 4 p. 20, fiche reproduite en annexe 4) ce qu'il faut entendre par personne habilitée.

L'article 6 prévoit également des dispositions spécifiques aux petits véhicules, pour les services de transport public particulier de personnes, ainsi qu'aux services privés ou publics de transport collectif réalisés avec des véhicules de moins de neuf places, hors conducteur :

- Un affichage rappelant les mesures d'hygiène et de distanciation sociale dites « barrières » visible pour les passagers est mis en place à l'intérieur du véhicule.

- **Aucun passager n'est autorisé à s'asseoir à côté du conducteur. Un seul passager est admis.** Par dérogation, lorsque que le conducteur est séparé des passagers par une paroi transparente fixe ou amovible, plusieurs passagers sont admis s'ils appartiennent au même foyer ou, dans le cas de transport d'élèves en situation de handicap, mentionné à l'article L. 242-1 du code de l'action sociale et des familles. **Ces dispositions ont depuis été complétées par le décret n°2020-604 (lire plus loin le point 3)**.

- Tout passager de onze ans ou plus porte un masque de protection ; il en va de même pour le conducteur, sauf lorsqu'il est séparé des passagers par une paroi transparente fixe ou amovible. Là encore, **le conducteur peut refuser l'accès** du véhicule à une personne ne respectant pas cette obligation.

- Ces dispositions s'appliquent également aux véhicules utilisés pour le covoiturage, tel que défini à l'article L. 3132-1 du code des transports et pour les services de transport d'utilité sociale mentionnés à l'article L. 3133-1 du code des transports.

c) L'article 10 rappelle le calendrier de réouverture des établissements scolaires :

- A compter du 11 mai 2020, dans les écoles maternelles et élémentaires ainsi que les classes correspondantes des établissements d'enseignement privés, y les centres de formation d'apprentis ;

- Le port du masque de protection est obligatoire pour les personnels des écoles maternelles et élémentaires lorsqu'ils sont en présence des élèves.

d) L'article 12 évoque les personnes en situation de handicap

L'article 12 indique que, « dès lors que par nature **le maintien de la distanciation physique n'est pas possible entre la personne en situation de handicap et la personne qui l'accompagne**, cette dernière met en œuvre les mesures sanitaires de nature à prévenir la propagation du virus.

L'obligation du port du masque ne s'applique pas aux personnes en situation de handicap munies d'un certificat médical justifiant de cette dérogation qui mettent en œuvre les mesures sanitaires de nature à prévenir la propagation du virus ».

[6] Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse, Gabriel Attal, a annoncé le 14 mai une série de mesures destinées à redynamiser le secteur en berne des colonies de vacances et à développer le dispositif des écoles ouvertes. Avec quels transports ? et comment ?

Éclairage - **Dès la parution du décret du 11 mai 2020**, l'ANATEEP s'est inquiétée, entre autres, de l'inapplicabilité d'une mesure (IX de l'article 6) concernant les véhicules de moins de dix places, conducteur inclus. Elle a immédiatement saisi la DGITM sur ces problèmes. Les petits véhicules (de la voiture au minibus 9 places) sont très utilisés dans le cadre du transport scolaire. Le fait qu'il puisse n'y avoir qu'un seul passager à l'intérieur (en l'absence d'équipement protégeant le conducteur) –et non 1 par banquette- rendait *de facto* impossible l'accès de nombreux enfants à leur établissement scolaire.

Après les arbitrages interministériels, un décret modificatif devait donc permettre d'améliorer l'applicabilité de la réglementation en vigueur. Il a fallu attendre le début du week-end de l'Ascension pour la parution de ce texte.

3. Le décret n° 2020-548 du 11 mai 2020 a donc été modifié par le décret n° 2020-604 du 20 mai 2020

prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire.

Important !

La **version consolidée** du décret n° 2020-548 du 11 mai 2020 modifié est donc celle qui désormais constitue le socle réglementaire du transport de personnes en période de déconfinement.

C'est principalement l'article 6 du décret n°2020-548 qui causait des problèmes concrets aux AO. Il est amendé (lire encadré suivant).

Article 1- 4°du décret n°2020-604

L'article 6 est ainsi modifié :

a) Avant la première phrase du V, il est inséré une phrase ainsi rédigée : « Le gestionnaire des espaces affectés au transport public de voyageurs permet l'accès à un point d'eau et de savon ou à du gel hydro-alcoolique pour les voyageurs. » ;

b) La dernière phrase du V est supprimée ;

c) Au troisième alinéa du IX, après les mots : « code de l'action sociale et des familles », sont insérés les mots : « ou pour le transport des personnes handicapées accompagnées d'un tiers. » ;

d) Après le troisième alinéa du IX, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : « Dans les véhicules comportant deux rangées de sièges arrière ou plus, les rangées peuvent être occupées alternativement par un et deux passagers. Lorsque le conducteur n'est pas séparé des passagers par une paroi transparente fixe ou amovible, la première rangée de passagers est occupée par un seul passager. Du gel hydro-alcoolique est tenu à disposition des passagers. »

En conséquence :

a) **La mise à disposition du gel hydro-alcoolique ou l'accès à un point d'eau et de savon n'est plus assurée par le transporteur** mais par le « gestionnaire des espaces affectés au transport public de voyageurs » (gares, pôles d'échanges,…)

La phrase « *L'opérateur permet l'accès à un point d'eau et de savon ou à un distributeur de gel hydro-alcoolique pour les voyageurs* » a été purement et simplement supprimée.

Parallèlement, et **même si les transporteurs ne sont plus concernés par une quelconque obligation**, une note du ministère de la transition écologique et solidaire du 18 mai 2020 (**reproduite en annexe 6 de cette note**) rappelle néanmoins, en conclusion, que : *« l'installation d'un distributeur de gel ou de solution hydro-alcoolique, dans les petites quantités qui sont envisagées en pratique, dans un bus ou un cas n'est pas interdite au regard des réglementaires encadrant la sécurité des transports en commun. Les opérateurs ont donc toute latitude pour organiser au mieux la mise à disposition de gel aux usagers dans les véhicules ou en station. »*

b) **Les dispositions de l'article 6-IX du décret n°2020-548 concernant les véhicules de moins de 9 places (conducteur inclus) prévoit deux modifications importantes**.

On peut les identifier **en gras** en reproduisant intégralement les parties du décret concerné :

Le décret n°2020-548 sur les petits véhicules : partie modifiée de l'article 6-IX

Aucun passager n'est autorisé à s'asseoir à côté du conducteur. Un seul passager est admis. Par dérogation, lorsque que le conducteur est séparé des passagers par une paroi transparente fixe ou amovible, plusieurs passagers sont admis s'ils appartiennent au même foyer ou, dans le cas de transport d'élève en situation de handicap, mentionné à l'article L. 242-1 du code de l'action sociale et des familles ***ou pour le transport des personnes handicapées accompagnées d'un tiers***.

Dans les véhicules comportant deux rangées de sièges arrière ou plus, les rangées peuvent être occupées alternativement par un et deux passagers. Lorsque le conducteur n'est pas séparé des passagers par une paroi transparente fixe ou amovible, la première rangée de passagers est occupée par un seul passager. Du gel hydro-alcoolique est tenu à disposition des passagers.

Le décret modificatif permet donc d'augmenter sensiblement le nombre de passagers à bord des véhicules comportant plus d'une banquette arrière (et sans paroi transparente fixe ou amovible entre le conducteur et les passagers, c'est-à-dire le cas le plus fréquent en matière de transport scolaire). Pour cela, il faut respecter :
- la première rangée (derrière le conducteur) avec 1 passager ;
- la deuxième rangée avec 2 passagers ;
- la troisième rangée avec 1 passager.

En conséquence, un véhicule de moins de neuf places peut accueillir au maximum… 4 passagers.

Les modifications demandées par l'ANATEEP ont donc été reprises. **L'ANATEEP reste par contre toujours dubitative sur le respect de la distance minimale de 1 mètre à respecter**, notamment dans le cadre de l'arrivée possible dans les transports publics de nouvelles cohortes de jeunes début juin, et lors de la prochaine rentrée de septembre si les mesures barrières avaient vocation (cela devient une forte probabilité) à être pérennisées !

III- Questions (et réponses) pratiques

1. **Le calendrier de reprise des cours.** Un plan de reprise est arrêté par le DASEN dans chaque département. Sauf décisions locales (validées par le couple Préfet/maire), la réouverture des classes est intervenue à partir du 12 mai pour les écoles de tous les départements classés "verts" ou "rouges" (le 11 mai étant réservé à la pré-rentrée des professeurs) et du 18 mai pour les collèges des départements classés "verts", en commençant par les classes de 6è et de 5è. **L'ouverture des collèges en zone rouge n'est actuellement pas envisagée**. Fin mai, un examen de la situation sanitaire déterminera la réouverture progressive des classes de 4è et 3è en collèges et des lycées (les Régions sont globalement contre cette reprise en juin). On ne sait pas encore si les internats vont ouvrir. Enfin, l'année scolaire se terminera bien le 4 juillet.

2. **Le port du masque** est obligatoire sur les services réguliers ordinaires (SRO) et tous les transports collectifs, sauf pour les enfants de 10 ans et moins. Dans les transports scolaires, au sens de l'article R3111-5 du code des transports, les règles de port du masque pour les enfants sont calquées sur celles des établissements scolaires.

Éclairage : en règle générale, les élèves de sixième ont onze ans. Mais certains collégiens peuvent avoir sauté une classe ou certains redoublants sont toujours écoliers. En conséquence,
1) sur SATPS, on se cale sur le niveau d'enseignement (un collégien, quel que soit son âge, portera le masque)
2) sur SRO, jusqu'à ses 11 ans, l'élève n'est pas censé porter de masque.

De manière générale, c'est aux familles qu'il revient de fournir un masque aux enfants. C'est une question de responsabilité ! Néanmoins, il, est bon que l'autorité organisatrice ait prévu un volant de masques mis à disposition du (ou de la) conducteur(trice) ou de l'accompagnateur(trice) afin de pallier le défaut de masque (oubli, vol, dégradation). De cette façon, l'AO n'aura pas l'obligation de refuser l'accès à celui ou celle qui n'aurait pas son masque.

Notez enfin que l'ANATEEP a rappelé au ministère que lorsque fonctionnent des services mixtes primaire/collège, le fait que certains portent le masque et d'autres non risquait de créer de l'incompréhension tant sur les adultes encadrants (conducteurs et accompagnateurs) que sur les autres usagers (sur SRO) qui verront les plus jeunes libres tousser tout leur soûl dans un espace confiné ! **L'ANATEEP est favorable au port du masque pour tous** car les tout-jeunes peuvent très bien le porter si on leur explique.

Certaines collectivités adhérentes de l'ANATEEP ont prévu le port obligatoire du masque, voire des visières de protection, y compris pour les élèves de primaire, et les fournissent.

Le défaut de port du masque constituera **une contravention de quatrième classe[7], dont le constat sera effectué par les forces de police et de gendarmerie ainsi que par les agents assermentés**. Mais

[7] Définis par une amende forfaitaire de 135 €, pouvant être minorée (90€) ou majorée (300 ou 375 €) en fonction du délai de paiement au Trésor public.

les élèves de 6è et de 5è ayant moins de treize ans ne sont pas verbalisables (pas de responsabilité pénale).

3. **La distanciation sociale (ou physique)** s'impose dans les transports publics, quais, gares routières, gares scolaires, etc. Par convention, un siège sur deux doit être condamné (pose de stickers sur les sièges,…). L'ANATEEP préconise que seuls les sièges « côté vitre » soient utilisés. L'augmentation de l'offre (fréquence,…) et les mesures de coercition (files d'attente,…) sont censées faire respecter la distanciation. Celle-ci s'applique également sur tous les services scolaires. À titre d'exemple, pour les véhicules 56 places avec conducteur, seuls 27 élèves pourront être pris en charge... dans le meilleur des cas.

Éclairage : nous conseillons de rappeler aux établissements scolaires que tout n'est pas possible en matière de transport. On s'appuie sur le protocole sanitaire en vigueur dans les établissements scolaires:
- P. 8/54 : "*L'arrivée et le départ de l'école peuvent être étalés dans le temps, en fonction du nombre d'élèves accueillis par salle et des personnels présents. Ce fonctionnement est conditionné à une étude préalable des possibilités d'adaptation du transport scolaire y compris celui des élèves en situation de handicap*".
- P. 12/54 : "*Rédiger son schéma d'organisation intégrant les possibilités de transport scolaire*".
Au préalable, vous pouvez envoyer à "vos" écoles et « vos » collèges la liste de leurs élèves empruntant les services (avec numéros de service) ainsi que les capacités de vos véhicules avec la configuration "Covid19". Demandez-leur, lorsqu'ils vont constituer leurs groupes ou demi-groupes, de ne pas mettre tous les enfants transportés dans le même groupe.

L'ANATEEP recommande d'accepter exceptionnellement un enfant (muni d'un masque) **en limite de capacité** plutôt que de le laisser sur le bord de la route, quitte à ne pas respecter la distanciation physique (avec port effectif du masque pour les deux élèves ainsi rapprochés). Mais il faut évidemment en informer immédiatement l'autorité organisatrice.

4. **Les marquages au sol :** afin de réguler les flux de passagers au sein des installations de transports (quais des gares routières et/ou scolaires par exemple), les gestionnaires de ces infrastructures devraient réaliser un marquage au sol. Une attention particulière doit être apportée <u>devant les établissements scolaires ou les cités scolaires</u> (imbrication de flux de circulation et de passagers), en concertation étroite avec leurs gestionnaires (conseils régionaux et généraux, maires) et les détenteurs de pouvoir de police. En amont des installations d'accès aux transports, la gestion des flux relève de la force publique (mesures d'application locales coordonnées par les préfets, les AO et les maires).

5. **Désinfection quotidienne des véhicules :** l'obligation est maintenue, tout comme l'interdiction de vente de titres à bord. Dans les petites sociétés de transport, faute de personnel dédié, la désinfection et le nettoyage de l'intérieur du véhicule reposent bien souvent exclusivement sur le(la) conducteur(trice). Se posent ici plus qu'ailleurs la disponibilité du virucide et autres désinfectants.

6. **Montée par l'avant** : les organisations syndicales de conducteurs y étaient farouchement opposées (même en cas de dispositif de séparation étanche, ne gênant pas la visibilité ni le

passage des vitesses). Cette interdiction de l'ouverture par la porte avant imposée par le décret du 23 mars désormais abrogé n'a pas été reprise. Elle est donc autorisée. De nombreux réseaux ont cependant décidé de maintenir la condamnation de la porte avant.

7. **Véhicules de petite capacité** (notamment pour les élèves en situation de handicap mais cela concerne de nombreuses voitures particulières affrétées par les AO pour effectuer du transport scolaire) : les anciennes dispositions du décret du 23 mars 2020 ont été maintenues : place(s) condamnée(s) à côté du conducteur, aération régulière du véhicule, nettoyage désinfectant du véhicule au moins une fois par jour.

La disposition en quinconce des passagers dans les véhicules de moins de 9 places avec plusieurs banquettes **est autorisée**.

Le transport des ULIS (unités localisées pour l'inclusion scolaire) nécessitait notamment une attention particulière puisqu'il est essentiellement réalisé avec des minibus de 9 places (conducteur inclus) et il n'est pas rare de recenser jusqu'à… 8 élèves transportés par véhicule. Tout doit être envisagé avant l'affrètement d'un véhicule supplémentaire (sensibilisation des familles qui peuvent garder leur enfant, réorganisation des circuits, etc.!)

8. **Les accompagnatrices.** Une attention particulière doit être portée sur la fourniture des équipements de protection des accompagnatrices (masques, visières, gel hydro-alcoolique,…), nécessaires à leur mission. Une information sur les adaptations de service (nouvelles consignes, application des gestes-barrières par les élèves, etc.) lui est donnée, si possible par écrit, avant sa prise de service. Cela relève éventuellement des autorités organisatrices (de premier et/ou de second rang) elles-mêmes ou d'autres employeurs publics (maires ou président(e)s de syndicat intercommunal pour les ATSEM).

Éclairage : l'ANATEEP rappelle qu'en termes de sécurité sanitaire, et en accord avec les familles, le bénéfice des allocations individuelles éventuellement prévues au Règlement peut être étendu en substitution d'un transport (adapté ou classique) qui ne présenterait pas toutes les garanties sanitaires voulues. De manière plus large, surtout si les dispositions restrictives dans les services de transport de personnes ont vocation à se pérenniser, les principales dispositions d'adaptation de ces derniers doivent être intégrées au Règlement de l'AO.

IV- Conclusion

Le challenge que représente ce déconfinement scolaire doit être envisagé davantage comme une préparation de rentrée scolaire en septembre prochain que comme une adaptation en urgence face à la lutte contre la propagation du covid19.

ANNEXES

Annexe 1

Les règles en vigueur pendant le confinement (du 16 mars au 11 mai 2020)

Pour lutter contre la propagation du Covid19, le confinement complet de la population a été acté par un décret du 16 mars 2020[8], pour une durée initiale de quinze jours, prolongé par la suite. En soixante années d'existence, le secteur du transport scolaire n'avait jamais connu une telle situation (56 jours de confinement consécutifs) : des établissements scolaires fermés, une interruption quasi-complète de services de transport (hormis pour les enfants du personnel soignant en secteur hospitalier), des véhicules pour la plupart à l'arrêt, des personnels en chômage technique, des transporteurs en grand danger,…

Une attention particulière pour les petits transporteurs

Le Secrétaire d'Etat chargé des transports, Jean-Baptiste Djebbari, adressait le 15 mars dernier aux préfets de région une circulaire leur demandant de rappeler aux autorités organisatrices de la mobilité et aux régions leurs obligations (modalités actualisées du plan de continuité d'activité, mesures prévues pour les agents en contact avec le public,…), en précisant certaines consignes liées à l'évolution de l'épidémie de Covid-19 (déclaration d'impossibilité de travailler des conducteurs, droit de retrait non reconnu,...). La circulaire insistait sur les conséquences contractuelles –et donc financières- de cette situation sanitaire inédite qui contraignait à une réduction drastique voire totale des services de transport de personnes. Le gouvernement demandait aux collectivités de porter une attention particulière « *aux entreprises familiales effectuant parfois exclusivement du transport scolaire [qui] sont en effet particulièrement exposées… et [dont] l'existence même pourrait être remise en cause* ».

Les deux textes juridiques importants[9] de cette période de confinement étaient les suivants :

- Le décret n°2020-293 du 23 mars 2020[10], dans la foulée de l'arrêté du 19 mars, prescrivait les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, notamment :
  - Art. 2 : « *les mesures d'hygiène et de distanciation sociale, dites « barrières », définies au niveau national, doivent être observées en tout lieu et en toute circonstance. Les […] déplacements ainsi que l'usage des moyens de transports qui ne sont pas interdits en vertu du présent décret sont organisés en veillant au strict respect de ces mesures* ».
  - Art. 6 : obligations du transporteur = nettoyage désinfectant de chaque véhicule au moins une fois par jour,… (voir encadré)
  - Art. 9 : la suspension jusqu'au 11 mai 2020, de *l'accueil des usagers de l'ensemble des établissements d'enseignement scolaire et supérieur, des services d'hébergement, d'accueil et d'activités périscolaires qui y sont associés […]*

- Prise en application de la loi n°2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19[11], l'ordonnance n° 2020-319 du 25 mars 2020 portait diverses

[8] En vertu du décret n° 2020-260 du 16 mars 2020 portant réglementation des déplacements dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus covid-19, JO du 17 mars 2020, texte n°2

[9] Voir en complément le numéro d'avril 2020 de *L'officiel*, revue trimestrielle de l'actualité juridique des transports scolaires, que le service assistance-conseils de l'ANATEEP diffuse à ses adhérents.

[10] Décret s'appuyant sur la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 déclarant l'état d'urgence sanitaire pour faire face à l'épidémie de covid19

mesures *d'adaptation des règles de procédure et d'exécution des contrats publics* pendant la crise sanitaire. Une fiche publiée par la Direction des affaires juridiques de Bercy explique la logique.

Les obligations du transporteur (article 6 du décret n°2020-293) : extraits

I. - Tout opérateur de transport public collectif routier, guidé ou ferroviaire de voyageurs, ci-après désigné par « l'entreprise », est tenu de mettre en œuvre les dispositions du présent I.

L'entreprise procède au **nettoyage désinfectant** de chaque véhicule ou matériel roulant de transport public **au moins une fois par jour**. Sauf impossibilité technique avérée, l'entreprise prend toutes dispositions adaptées pour **séparer le conducteur des voyageurs d'une distance au moins égale à un mètre et en informer les voyageurs**.

Dans les véhicules routiers comportant plusieurs portes, **l'entreprise interdit aux voyageurs d'utiliser la porte avant** et leur permet de monter et descendre par toute autre porte. Toutefois l'utilisation de la porte avant est autorisée lorsque sont prises les dispositions permettant de séparer le conducteur des voyageurs d'une distance au moins égale à un mètre.

L'entreprise communique aux voyageurs, notamment par un affichage à bord de chaque véhicule ou matériel roulant, les mesures d'hygiène et de distanciation sociale, dites « barrières », définies au niveau national, comportant notamment **l'obligation pour les voyageurs de se tenir à au moins un mètre des autres voyageurs**.

La vente à bord de titres de transport par un agent de l'entreprise est suspendue. L'entreprise informe les voyageurs des moyens par lesquels ils peuvent se procurer un titre de transport.

En cas d'inobservation des dispositions du présent I, une interdiction de service de transport sur toutes les lignes concernées peut être prononcée. Lorsque le service est conventionné avec une région ou Ile-de-France Mobilités ou avec une autorité organisatrice de la mobilité, l'interdiction est décidée par le préfet de région dans laquelle le service est organisé. Dans les autres cas, l'interdiction est prononcée par un arrêté conjoint du ministre chargé de la santé et des transports. La décision précise le service concerné, les motifs justifiant l'interdiction, sa durée et les conditions et mesures nécessaires pour le rétablissement du service […]

III. - Sans préjudice de dispositions particulières relatives au transport de malades assis, pour le transport de personnes en taxis ou voitures de transport avec chauffeur, aucun passager ne peut s'assoir à côté du conducteur. **La présence de plusieurs passagers est admise aux places arrières**. Le véhicule est en permanence aéré. Les passagers doivent emporter tous leurs déchets. Le conducteur procède au nettoyage désinfectant du véhicule au moins une fois par jour.

Le conducteur est autorisé à refuser l'accès du véhicule à une personne présentant des symptômes d'infection au covid-19.

Les dispositions du présent III sont également applicables au transport adapté aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite mentionné à l'article L. 1111-5 du code des transports.

Plus de mille entreprises ont été en effet impactées très sévèrement par la suspension du transport scolaire. Pour maintenir le tissu d'entreprises sur leur territoire, éviter des faillites douloureuses, les autorités organisatrices n'ont pu faire l'économie d'adaptations de leurs contrats, en s'assurant néanmoins d'un minimum de sécurité juridique. Toutes ont évalué les contrats, marchés et délégations de service public. Certaines clauses relatives à la diminution voire à la suspension des services ont été prévues mais ce n'est pas le cas le plus général. Les négociations ont donc été particulièrement importantes, sachant que l'organisateur ne pouvait se prévaloir d'une présomption *a priori* du cas de force majeure pour ne pas compenser les conséquences financières de la suspension des services. À l'inverse, prévoir trop de compensations financières pour les transporteurs pouvait être considéré comme une libéralité, condamnée par la justice administrative[12], risque accru si l'entreprise de transport bénéficiait par ailleurs des dispositions

[11] autorisant le Gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure adaptant « les règles de passation, de délais de paiement, d'exécution et de résiliation, notamment celles relatives aux pénalités contractuelles, prévues par le code de la commande publique ainsi que les stipulations des contrats publics ayant un tel objet»

[12] Un contrat administratif ne peut légalement prévoir une indemnité de résiliation ou de non-renouvellement qui serait, au détriment de la personne publique, manifestement disproportionnée au montant du préjudice

mises en place par l'État (chômage partiel, aides,...). De manière générale, chaque AOM, chaque région a estimé, pour tous les « services non-faits », le montant des charges fixes que les transporteurs étaient condamnés à supporter (personnel, amortissement des investissements,…) et qui servent aujourd'hui de base à une éventuelle indemnisation (« indemnités d'imprévision »).

subi. La solution de ce litige a pour fondement le principe de l'interdiction faite aux personnes publiques de consentir des libéralités (CE, 22 juin 2012, req. n° 348676).

Annexe 2

Communiqué de presse du 15 avril 2020

Et le transport des élèves, on en parle quand ?

Le Président de la République, Emmanuel Macron, a annoncé lundi 13 avril la reprise des classes « progressivement » à compter du 11 mai 2020. Le ministre de l'éducation Jean-Michel Blanquer, le lendemain sur France 2, a précisé que « toutes les écoles ne seront pas ouvertes le lundi 11 mai », compte tenu de nombreuses contraintes sanitaires (désinfection des locaux, logistique des masques et du gel hydroalcoolique,…). De nombreuses incertitudes demeurent : le « déconfinement scolaire » se fera-t-il par zone géographique, par niveaux d'enseignement ? Sera-t-il organisé par petits groupes, en horaires décalés, etc ? L'ouverture des établissements se fera-t-elle en priorité au profit des élèves les plus fragilisés par le confinement : ceux de Rep +, de Rep, les zones rurales, les lycéens professionnels ?

La seule certitude que l'on ait, c'est qu'une fois de plus, le transport des scolaires reste un angle mort des politiques publiques alors qu'il est essentiel ! Qui sait qu'un élève scolarisé sur trois (environ 4 sur 12 millions) doit utiliser un transport collectif pour se rendre à l'école, au collège ou au lycée (bus, car, tramway, métro) ? L'ANATEEP* rappelle depuis de nombreuses années que le transport est le bras qui prolonge l'école.

Les questions posées à l'échelle de la classe se retrouvent dans le transport. Le gouvernement, les autorités organisatrices (AO) vont donc devoir sous quinzaine répondre précisément aux nombreuses questions qui se posent, et notamment :

- Comment assurer dans un car scolaire ou sur un service régulier en bus ou tramway la distanciation sociale nécessaire et recommandée par les autorités sanitaires ?
- Faudra-t-il désinfecter les véhicules après chaque service ou rotation ?
- Les élèves transportés seront-ils tenus au port du masque ? de gants ? Si oui, qui doit gérer la distribution des matériels et le renouvellement des stocks ? La famille ? L'AO ? Le transporteur ? Et qui doit s'assurer du port effectif de ces équipements de protection individuelle (EPI) ?
- Un élève non équipé de son EPI, à l'aller comme au retour, doit-il se voir refuser l'accès au véhicule ?
- Comment les enfants d'âge maternel ou d'élèves en situation de handicap (troubles comportementaux,…), parfois seuls avec le (la) conducteur(trice), vont-ils pouvoir appliquer individuellement les règles ? La responsabilité risque d'être très lourde pour les AO.
- Quelles sont les protections envisagées pour les conducteurs, souvent âgés, du transport scolaire ? Ont-ils la possibilité d'un droit de retrait ?

L'ANATEEP demande donc aux pouvoirs publics de glisser la question du transport des scolaires à sa juste place dans la pile des dossiers à traiter en priorité. Quinze jours pour préparer un tel retour à l'école, c'est très court !

**Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP)*

Contacts presse : Christophe TRÉBOSC ou Éric BRETON
Courriel : courrier@anateep.fr - Site Internet : www.anateep.fr

Annexe 3

Préconisations du Haut Conseil de la santé publique

relatives à l'adaptation des mesures barrières et de distanciation sociale à mettre en œuvre en population générale, hors champs sanitaire et médico-social, pour la maîtrise de la diffusion du SARS-CoV-2.

-24 avril 2020, mise en ligne le 26 avril-

Extrait

La doctrine sanitaire du HCSP en matière de lutte contre la pandémie Covid-19 en phase de préparation au déconfinement repose sur la déclinaison de mesures non pharmaceutiques dans l'attente de la disponibilité d'un vaccin efficace ou de traitements spécifiques. Ces règles d'hygiène et de prévention de la transmission du SARS-CoV-2 sont évolutives et adaptatives au fur et à mesure que ce virus est mieux étudié et compris. Elles ont pour objectif de protéger les professionnels et de limiter au maximum la transmission interindividuelle dans la population dans le cadre du déconfinement. Elles doivent être enseignées ou rappelées à la population et aux professionnels dans la durée.

Cette doctrine sanitaire repose **sur l'application rigoureuse de trois mesures principales** :

1. **La distanciation sociale ou physique** (complémentaire du confinement ou déconfinement) : celle-ci doit permettre à tout individu d'être à une distance d'au moins 1 mètre de tout autre individu, sauf situation particulière où cette distance peut être supérieure (pratique du sport, etc.).
2. **L'hygiène des mains,** HDM, (et les gestes barrière) doit être scrupuleusement respectée soit par un lavage des mains à l'eau et au savon (dont l'accès doit être facilité avec mise à disposition de serviettes à usage unique), soit par une friction hydro-alcoolique (FHA).
3. A ces mesures de base, vient **en complément le port de masque grand public** pour la population. Des règles précises doivent être appliquées pour une efficacité maximale :
    a. Les masques doivent être portés systématiquement par tous dès lors que les règles de distanciation physique ne peuvent être garanties. Le double port du masque (par les 2 personnes possiblement en contact) garantit en effet une protection.
    b. Les masques doivent être entretenus selon les indications données par le fabricant concernant le lavage (nombre de lavages, température etc.).
    c. Les masques doivent être ajustés et couvrir la bouche et le nez.
    d. Les mains ne doivent pas toucher le masque quand il est porté.
    e. Le sens dans lequel il est porté doit être impérativement respecté : la bouche et le nez ne doivent jamais être en contact avec la face externe du masque. Une HDM est impérative après avoir retiré le masque.
    f. Le port du masque ne dispense pas du respect, dans la mesure du possible, de la distanciation sociale et dans tous les cas de l'HDM.

Cette doctrine sanitaire doit être appliquée au quotidien dans la vie des citoyens même en dehors de toute visibilité clinique d'infection et déclinée dans les différentes situations de la vie quotidienne.

Mesures concernant les transports en commun

Ce chapitre s'adresse à différents types de transport publics ou conducteurs professionnels ou individuels (co-voiturage, taxi, etc.) et collectifs (bus, tram, métro, transport ferroviaire, maritime ou aérien, etc.). Il ne concerne pas le transport de patients Covid-19.

Dans le cadre de sa doctrine sanitaire, **le HCSP recommande** :

• Que chaque transporteur assure la communication envers le public des mesures à respecter.

• Que la mise en place des mesures de distance physique d'au moins 1 mètre entre deux personnes dans les zones d'attente et dans les espaces communs soit organisée en tenant compte des contraintes propres à chaque moyen de transport.

• Que la possibilité de réaliser une HDM par lavage à l'eau et au savon ou par FHA soit organisée, les contraintes propres à chaque moyen de transport pouvant permettre leur adaptation.
• Que les professionnels des transports et les passagers portent systématiquement un masque grand public dès lors que la distance d'un mètre ne pourrait être respectée.
• Que les espaces de transports soient régulièrement aérés pendant les transports ou entre deux transports ou pendant les périodes de maintenance, hors présence humaine.
• Que les systèmes de ventilation et de climatisation soient vérifiés, conformes et opérationnels (cf. chapitre 11 de ce guide).
• Que chaque véhicule soit nettoyé/désinfecté lors du retour au terminal.
• De fournir aux conducteurs les matériels nécessaires aux actions de nettoyage/désinfection de proximité (volant, levier de vitesse, ceinture de sécurité, etc.) si applicable.
Mesures spécifiques dans les bus, tram, métro et train
Pour les exploitants, les HCSP recommande :
• Nettoyer/désinfecter au moins une fois par jour les espaces passagers et deux fois par jour les surfaces les plus fréquemment touchées par les passagers avec un produit détergent/désinfectant (barres de maintien, bouton d'ouverture des portes, etc.).
• Mettre à disposition des distributeurs de produits hydro-alcooliques dans les transports en commun ou dans les abris bus.
• Si possible, ouvrir automatiquement les portes à chaque arrêt sans nécessité d'appuyer sur un bouton d'alerte ou ouvre-porte.
• Éviter les fréquentations maximales pour prévenir la contamination par contacts interhumains directs ou indirects. A titre d'exemple on peut citer :
- Limiter l'accès des moyens de transports aux personnes devant vraiment se déplacer.
- Condamner un siège sur deux en quinconce.
- Adapter les rotations plus fréquentes.
- Informer les passagers de la nécessité de respecter les gestes barrières et la distance physique par bande annonce vocale.
- Pour les bus, tramway, métro et RER, inviter les voyageurs à ne pas monter si la capacité d'accueil est dépassée.
• Protéger les conducteurs des passagers par une protection (ex. de type plexiglas) et si possible une distance d'au moins 1 mètre (ex. condamner les portes avant proches du conducteur).
Mesures spécifiques dans les bus, tram, métro et train
Pour les passagers, le HCSP recommande :
• D'utiliser si possible un véhicule individuel propre (vélo, trottinettes...) pour ses déplacements professionnels.
• D'utiliser des lingettes désinfectantes pour désinfecter les poignées des engins en location avant et après avant leur utilisation (voitures, vélos, trottinettes, etc.).
• D'emporter avec soi un flacon de solution ou gel hydro-alcoolique pour se frictionner les mains en entrant et en sortant du moyen de transport si celui-ci n'en a pas mis à disposition.
• De porter un masque grand public dans la mesure où la distance d'un mètre minimum ne saurait être respectée.
• De respecter les gestes barrières en complément de l'hygiène des mains et de la distanciation physique.

Annexe 4

Fiche 2 « Transports scolaires »

du Protocole national de sortie du confinement : secteur des transports
Secrétariat d'Etat chargé des transports

Fiche 2 Transports scolaires[4]

1. Objectif

Il s'agit d'accompagner au mieux la reprise scolaire, avec une offre permettant la distanciation sociale en coordination avec des mesures sanitaires avec celles pratiquées dans les établissements.

La mise au point locale des calendriers de reprise scolaire, pour laquelle les concertations ont commencé avec les maires, doit aussi impliquer rapidement les régions, autorités organisatrices de la plus grande partie des transports scolaires.

Il est rappelé que des limitations spécifiques s'appliquent aux véhicules de moins de neuf places (hors conducteur) : pour ceux-ci dans les véhicules comportant deux rangées de sièges arrière ou plus, les rangées peuvent être occupées alternativement par un et deux passagers. Lorsque le conducteur n'est pas séparé des passagers par une paroi transparente fixe ou amovible, la première rangée de passagers est occupée par un seul passager.

2. Mesures sanitaires

Obligations nationales fixées par décret

- Le port du masque est obligatoire à partir de l'âge de onze ans. Tout accompagnateur éventuellement présent dans un transport scolaire porte également un masque : l'autorité dont il dépend doit veiller à lui en fournir. **Toute personne habilitée** refuse l'accès du véhicule à une personne ne respectant pas l'obligation de port d'un masque.
- L'entreprise met en œuvre une organisation concertée avec l'AOde nature à permettre le respect des mesures d'hygiène et de distanciation sociale, dites « barrières » ;
- Il est mis fin à l'obligation systématique, actuellement en vigueur durant le confinement, de condamner la porte avant des bus et des cars (ce point pourra faire l'objet de concertations locales) ;
- Un point d'eau pour se laver les mains ou la mise à disposition de solution hydro-alcoolique doit être rendu possible (dans les lieux fixes en concertation avec les collectivités et établissements scolaires).

Recommandations nationales

- Procéder au nettoyage et à la désinfection de chaque véhicule ou matériel roulant de transport public au moins une fois par jour ;
- Fournir, en appoint durant les premiers jours, de masques dans les principaux points d'embarquement, à l'accès aux stations et aux gares et le cas échéant dans le matériel roulant;
- Marquer au sol, dans les véhicules et les lieux d'attente, la matérialisation de la distanciation sociale et de l'organisation des flux en évitant au maximum les croisements;
- Vérifier le bon fonctionnement des systèmes de climatisation et de ventilation ;
- Sauf impossibilité technique, mettre en œuvre une ouverture automatique des portières ;
- Arrêter systématiquement les véhicules à chaque arrêt desservi sans qu'il soit nécessaire au passager d'en faire la demande (en particulier en milieu urbain) ;

4 Concernant les transports effectués par véhicules de 9 places ou moins, se reporter à la fiche 4

21/05/2020 10:53 Protocole de sortie du confinement dans les transports 15

- Prendre des mesures spécifiques pour les personnels (dotations pour le nettoyage des volants, mise à disposition de solution hydro-alcoolique, etc…) ;
- Prendre toutes autres dispositions adaptées pour protéger le conducteur d'une contamination.

Recommandations spécifiques

Il est recommandé que deux sièges contigus ne soient pas occupés simultanément, sauf par des personnes regroupées dans un même domicile. L'éloignement maximum sera recherché.

Il est recommandé que le conducteur dispose de masques en appoint pour les élèves qui se présenteraient sans en être dotés.

3. Mise en œuvre

Les représentants de l'Etat au niveau régional et au niveau départemental sont chargés d'assurer la meilleure coordination possible entre les établissements scolaires et les autorités organisatrices pour permettre d'assurer le transport scolaire dans de bonnes conditions. Une organisation est établie par l'autorité organisatrice dans les mêmes conditions que pour tous les autres transports conventionnés.

Annexe 5

Fiche 4 « Véhicules légers »

du Protocole national de sortie du confinement : secteur des transports

Secrétariat d'Etat chargé des transports

Fiche 4 Transport public de personnes en véhicules légers (taxis, VTC, services collectifs et services privés de transport de personnes)

1. Objectif

Assurer en toute sécurité le développement de pratiques permettant la limitation de l'autosolisme.

La présente fiche concerne les services de transport public particulier de personnes, ainsi que les services privés ou publics de transport collectif réalisés avec des véhicules de moins de neuf places, y compris les transports scolaires utilisant des véhicules de taille réduite, sans préjudice des dispositions particulières applicables au transport de malades assis ainsi qu'au transport de personnes à mobilité réduite ou présentant un handicap.

2. Mesures sanitaires

Obligations

- Un affichage rappelant les mesures d'hygiène, dites « barrières », définies au niveau national, visible pour les passagers est mis en place à l'intérieur du véhicule.
- Aucun passager n'est autorisé à s'asseoir à côté du conducteur. Un seul passager est admis.
- Par dérogation, dès lors que le conducteur est séparé des passagers par une paroi transparente fixe ou amovible, plusieurs passagers sont admis s'ils appartiennent au même foyer ou, dans le cas de transport d'élève en situation de handicap, mentionné à l'article L. 242-1 du code de l'action sociale et des familles.
- Pour les véhicules disposant de plusieurs rangées de sièges arrières (minibus par exemple), le nombre de passagers est alternativement de 1 et 2 sur les différentes rangées, en commençant pas un passager s'il n'y a pas de paroi qui isole le conducteur.
- Les passagers de onze ans ou plus et les conducteurs portent un masque.
- Cette obligation s'applique au conducteur sauf lorsqu'il est séparé des passagers par une paroi transparente fixe ou amovible.
- Le conducteur peut refuser l'accès du véhicule à une personne ne respectant pas cette obligation.

Recommandations nationales

- Lorsqu'il n'est pas obligatoire, le port du masque est néanmoins recommandé en toutes circonstances pour les conducteurs.
- Le véhicule est aéré le plus fréquemment possible.
- Les passagers emportent tous leurs déchets.
- Le conducteur procède au nettoyage désinfectant du véhicule au moins une fois par jour et au moins deux fois par jour des surfaces les plus fréquemment touchées par les passagers, ainsi que du terminal de paiement.

21/05/2020 10:53 Protocole de sortie du confinement dans les transports 20

Annexe 6

Les mesures sanitaires vues par l'ANATEEP

Une affiche sans masques est disponible sur demande (pour les services exclusivement primaires).

Annexe 7

Mise à disposition du gel hydro-alcoolique

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'énergie et du climat
Direction générale de la prévention des risques

La Défense, le 18 mai 2020

Dispositions réglementaires relatives à la mise à disposition de gel ou solution hydroalcoolique dans les véhicules de transport en commun de personnes

I. Réglementation aménagement – exploitation

- Dans le cadre de l'homologation des véhicules, les caractéristiques générales de construction des véhicules sont réglementées par le règlement UNECE 107 de Genève
- L'aménagement et l'exploitation en France des véhicules de transport en commun de personnes sont réglementés par l'arrêté du 2 juillet 1982

Aucun de ces textes ne s'oppose à la mise en place dans les véhicules de distributeurs de gel ou solution hydroalcoolique.
L'homologation des autocars doit également respecter la règlement UNECE R118 relative au comportement au feu et/ou à l'imperméabilité aux carburants ou aux lubrifiants des matériaux utilisés dans la construction de certaines catégories de véhicules automobiles.
L'arrêté du 2 juillet 1982 , en son article 8, fait également mention de ces dispositions.
A la lecture de ces textes, un distributeur de gel ou solution hydroalcoolique ne semble pas faire partie des matériaux d'aménagement ou de construction des véhicules tels qu'ils sont notamment listés à l'annexe I dudit arrêté.
Les autobus ne rentrent pas dans le champ d'application du règlement 118 susvisé.

***

II. Réglementation transport de matières dangereuses (TMD)

Concernant la réglementation relative au transport de matières dangereuses, au regard de la fiche de données de sécurité d'un gel hydraoalcoolique, le produit inflammable relève de la classe 3, groupe d'emballage II de l'ADR, numéro ONU 1993.
Toutefois, l'article 1.1.3 de la réglementation internationale sur le transport routier de marchandises dangereuses (ADR) exempte de l'application de la règlementation TMD les transports accessoires à l'activité de l'entreprise dans les petites quantités (inférieures à quelques centaines de litres). Cela comprend notamment les marchandises destinées à être utilisées durant le transport ainsi que l'approvisionnement de chantier ou assimilés (ici par exemple approvisionnement de distributeurs de gel).
Cet article a été introduit pour permettre de telles opérations faiblement risquées sans que la règlementation TMD soit un obstacle.
Sont exemptés de la même façon des parties ou objets à bord du véhicule lui-même qui contiennent nettement plus de matières dangereuses pour son fonctionnement propre :
- carburant liquide ou gazeux ;
- batteries ;
- extincteurs (sous pression) ;
- voire même dispositifs pyrotechniques.

1

On peut rappeler qu'il existe plusieurs marchandises à usage domestique contenant des liquides ou des gaz inflammables que les usagers peuvent emporter avec eux :
- peintures ;
- générateurs d'aérosol ;
- cosmétiques ;
- boissons alcoolisées fortes (n° ONU 3065).

***

En conclusion l'installation d'un distributeur de gel ou solution hydroalcoolique, dans les petites quantités qui sont envisagées en pratique, dans un bus ou car n'est pas interdite au regard des réglementations encadrant la sécurité des transports en commun.

Les opérateurs ont donc toute latitude pour organiser au mieux la mise à disposition de gel aux usagers dans les véhicules ou en station.

Le directeur général de la prévention des risques	Le directeur général de l'énergie et du climat
Cédric BOURILLET	Laurent MICHEL

2

Sommaire

I- La préparation du déconfinement 1

II- Les règles applicables au transport scolaire depuis le 11 mai 2020 2

1. La loi n° 2020-546 du 11 mai 2020 2
2. Le décret du 23 mars 2020 modifié a été abrogé par le décret n° 2020-548 du 11 mai 2020 2
3. Le décret n° 2020-548 du 11 mai 2020 a donc été modifié par le décret n° 2020-604 du 20 mai 2020 6

III- Questions (et réponses) pratiques 8

IV- Conclusion 10

ANNEXES 11

Annexe 1 12

Annexe 2 15

Annexe 3 16

Annexe 4 18

Annexe 5 20

Annexe 6 21

Annexe 7 22