

## RAPPORTS

*Direction générale  
des  
infrastructures, des  
transports et de la  
mer*

*Direction des  
services de  
transport*

13 décembre 2010

# CNT

**Conseil National des Transports**

# RAPPORT DU COMITE DE SUIVI SUR L'EXPERIMENTATION DE L'ETHYLOTEST ANTI-DEMARRAGE (EAD) DANS LES AUTOCARS

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**



Ministère de l'Écologie, du Développement durable,  
des Transports et du Logement

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)



## SOMMAIRE

<b>SYNTHESE</b> .....	<b>8</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>9</b>
1 – RAPPEL DES DIFFERENTES ETAPES PRECEDANT L’EXPERIMENTATION .....	9
A – 13 février 2008 : décision du CISR.....	9
B – 6 janvier 2009 : saisine du CNT.....	9
C –28 janvier 2009 : publication du cahier des charges .....	10
D – Janvier à juin 2009 : concertation dans le cadre du groupe de travail du CNT .....	10
E- 9 juin 2009 : rapport et avis du CNT .....	10
F – 17 juillet 2009 : annonce de l’expérimentation par le secrétaire d’Etat .....	10
G- 6 août 2009 : signature de la convention CNAM – TS /CNT. ....	10
2 – DEROULEMENT DANS UN CONTEXTE JURIDIQUE EN EVOLUTION .....	11
A - 15 juin 2009 : saisine de la CNIL sur le projet d’arrêté relatif à l’obligation d’installation .....	11
B- septembre 2009 : lancement de l’expérimentation.....	11
C- 8 octobre 2009 : avis de la CNIL sur le projet d'arrêté .....	11
D – 13 octobre 2009 : signature de l’arrêté modifiant l’arrêté du 2 juillet 1982, imposant l’obligation d’équipement en EAD.....	12
E - 4 décembre 2009 : modification du cahier des charges techniques .....	12
F- 8 décembre 2009 : base légale nécessaire fournie par la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF).....	13
G– 1er janvier 2010 : entrée en vigueur de l’obligation d’équipement des autocars neufs affectés au transport d’enfants.....	13
H - 28 janvier 2010 : délibération de la CNIL .....	13
I – 21 mai 2010 : signature de la CNO (CNAMTS-FNTV-UNOSTRA).....	15
J– 5 août 2010 : signature de l'arrêté modifiant l’arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes, relatif à la vérification des EAD.....	15
<b>I – LES ELEMENTS DE L’EXPERIMENTATION</b> .....	<b>16</b>
1 - OBJECTIF ET CALENDRIER.....	16
A - Un champ d’observation étendu aux aspects techniques et sociaux .....	16
B – Un déroulement en deux temps.....	16
2 –MOYENS.....	17
A - Six entreprises de transport volontaires.....	17
B – Trois fabricants d’EAD .....	17
C- Un parc total de 300 véhicules.....	17
D– Le financement CNAM –TS /CNT et entreprises.....	18
3 –MODALITES .....	18

A – La mise en place d'un comité de suivi.....	18
B- L'utilisation de l'EAD pour l'expérimentation.....	19
a– Les formalités obligatoires auprès de la CNIL .....	19
b – La collecte des données par l'EAD .....	19
c – Le taux de blocage .....	20
d - La durée de conservation des données dans l'EAD .....	20
e– Le chargement et la consultation des données .....	21
Le principe.....	21
Son application.....	21
Les systèmes proposés : .....	21
Le droit d'usage des logiciels : coût et temps.....	22
f – Le droit d'accès aux données des salariés.....	22
<b>II – OBSERVATIONS SUR LA MISE EN PLACE DE L'EAD .....</b>	<b>23</b>
1 –L'INSTALLATION ET SA VALIDATION.....	23
A - Trois cas de figure à distinguer .....	23
a- L'expérimentation.....	23
Le montage des EAD sur les véhicules.....	23
Le paramétrage et sa mise à jour.....	24
La vérification du montage.....	24
b- La mise en place de l'obligation d'équipement des véhicules neufs affectés au transport d'enfants .....	24
c- L'équipement d'un véhicule déjà en circulation (« retrofit »):.....	24
B - Dans ces trois cas : deux effets.....	25
a - Cette installation conditionne la mention « transport d'enfants » sur l'attestation d'aménagement (ou carte violette) :.....	25
b – L'attestation de montage doit être fournie lors du contrôle technique.....	25
D– Comment, à l'avenir, simplifier ces procédures ?.....	25
a - Le branchement de l'EAD sur le véhicule.....	25
b – Les modalités d'exécution des opérations d'installation et de vérification .....	26
2 – FONCTIONNEMENT (mise en route et recueil des données).....	26
A – Le délai de mise en route de l'appareil.....	26
B- La réinitialisation du dispositif.....	26
C – Le souffle.....	27
a - Durée du souffle.....	27
b- Cadence des souffles : prise en compte des premiers résultats de l'expérimentation.....	27
c – « Discretion » du souffle ?.....	27
d – Interférence de l'utilisation de produits alcoolisés.....	27
D- Les embouts.....	28
a - Individuels.....	28
b - Correspondant à chaque marque d'EAD.....	28

E – Les blocages.....	29
F– Le démarrage en urgence : identification du bouton d’urgence.....	30
3 - RECUEIL ET EXPLOITATION DES DONNEES.....	31
A - Une mise à disposition retardée.....	31
B – Des systèmes de chargement propres à chaque marque d’EAD.....	31
4 – DROIT D’ACCES DES SALARIES.....	31
5 – MAINTENANCE ET VERIFICATION.....	31
<b>III – OBSERVATIONS SUR L’ACCOMPAGNEMENT DE CETTE MESURE.....</b>	<b>33</b>
1– LA FORMATION ET L’INFORMATION DES CONDUCTEURS .....	33
2 - TRAITEMENT DES CAS A RISQUES.....	35
3 - IMPLICATION DES PARTENAIRES.....	35
A – Le suivi médical.....	35
a– Rappel de la réglementation : les deux médecines impliquées.....	36
b – Une forte attente des entreprises.....	36
B – La CNAM TS et les CARSAT (ex CRAM).....	36
C- Le volet « sécurité routière » de la charte FNTV/ADEME/CNAMTS/DSCR.....	37
D- Les organismes de formation.....	37
4 – ACTIONS VERS LES DONNEURS D’ORDRE, LE PUBLIC TRANSPORTE, L’EDUCATION NATIONALE ET LES MEDIAS.....	37
A - Les conseils généraux .....	37
B - Le public transporté, le personnel de l’éducation nationale et les medias.....	38
<b>IV – RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS.....</b>	<b>39</b>
1 – SUR LES INCIDENCES SOCIALES : PREPARER ET ACCOMPAGNER .....	39
A - Assurer l’acceptabilité de l’EAD dans l’entreprise .....	39
a - L’entreprise doit informer son personnel sur la place de l’EAD, outil au service d’ une démarche globale de prévention des addictions.....	39
b - L’entreprise doit pouvoir disposer des concours nécessaires.....	40
c– L’entreprise a la possibilité de s’appuyer sur les organismes de prévention.....	40
d – L’entreprise doit définir en interne une procédure sur la gestion des incidents .....	41
e- Comment assurer progressivement la généralisation de l’EAD ? .....	41
f – Faut-il prévoir de rendre obligatoire l’utilisation de l’EAD ?.....	42
g– Pourra-t-on assurer le suivi médical tel qu’il est souhaité, en particulier par la profession ?	42
Incidence de la réforme de la médecine du travail ?.....	43
Un réexamen de l’aptitude médicale à la conduite ?.....	43
Un dépistage précoce et suivi ?.....	43
B - Etablir la transparence vis à vis des partenaires et du public.....	43
a – Partenaires indispensables : les collectivités locales .....	43
c– Médias et grand public.....	44

d - Parents d'élèves et établissements scolaires .....	44
C – Prévoir, à terme, les mêmes règles pour l'ensemble du transport public ?.....	45
2 - SUR LES ASPECTS TECHNIQUES : .....	45
A - Installation et fonctionnement de l'EAD : les principales recommandations.....	45
a - Son installation, sa mise en route et sa maintenance.....	45
b - Son utilisation.....	46
c - L'information des salariés sur leur droit d'accès aux données .....	46
B – Deux points sans réponse immédiate .....	46
a - L'interopérabilité ? .....	46
1 – Les priorités des entreprises.....	46
2– Les premiers engagements des fabricants .....	47
3 – Vers une normalisation du recueil des données ?.....	47
b - Vers une « standardisation » des différents systèmes embarqués et de leur maintenance?....	47
3 – SUR LA COMMUNICATION ET L'EVALUATION .....	48
<b>SYNTHESE DES PROPOSITIONS DU COMITE DE SUIVI.....</b>	<b>49</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>50</b>
<b>GLOSSAIRE.....</b>	<b>51</b>
<b>ANNEXES (LISTE ET LIENS ) .....</b>	<b>52</b>

Ce rapport établit le bilan de l'expérimentation menée sur la mise en place d'éthylotests anti-démarrage dans les autocars.

Cette expérimentation était prévue pour une période de quatre mois au terme de laquelle un premier rapport a été établi fin janvier 2010. Pour un certain nombre de raisons, parmi lesquelles la mise en place progressive du cadre juridique, cette expérimentation s'est poursuivie durant l'année 2010.

Le comité de suivi était placé sous la responsabilité de la sous direction des transports routiers à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) - direction des Services de Transports, et présidé par M. Loïc Charbonnier puis par Mme Anne Debar.

Il a associé les six entreprises de transport participantes, leurs organisations professionnelles (FNTV-UNOSTRA), les fabricants d'EAD, la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), la délégation interministérielle à la sécurité et à la circulation routière (DSCR), la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), ainsi que des représentants de conseils généraux, d'associations et d'organismes techniques. (*liste complète infra et annexe 4*).

Le secrétariat a été assuré par Mme Christine Murret-Labarthe, chargée de mission au CNT, ainsi que, durant la première phase, en 2009, par M. Gérard Lebel et durant la seconde, en 2010, par Mme Véronique Grignon, chargés de mission à la DGITM (TR2).

**Ce rapport sur l'expérimentation de l'EAD par six entreprises volontaires doit permettre à toutes les entreprises de transport de voyageurs de bénéficier de retours d'expériences et de conseils dans la mise en place de ce nouvel outil de prévention du risque routier.**

### **Remerciements**

La DGITM et le CNT remercient les six entreprises qui ont participé à l'expérimentation : ALPBUS FOURNIER (74), NEGOTI TOURISME (31), NAP TOURISME (13), PLANCHE (69), TRANSHORIZON (33) et VEOLIA-TRANSPORT HOUDAN (78). Elles ont montré la préoccupation première que constitue la sécurité dans le domaine du transport routier de voyageurs. Elles ont également su mettre en place des démarches innovantes en matière de prévention.

Ces remerciements s'adressent également aux salariés qui ont accepté de faire part de leur expérience lors du comité de suivi réuni en novembre 2009, ainsi qu'à la CNAMTS qui a apporté son concours technique et financier à la bonne réalisation de l'expérimentation.

## SYNTHESE

Après la décision prise par le conseil interministériel de la sécurité routière (CISR) en février 2008 de rendre obligatoire l'installation des éthylotests anti-démarrage (EAD) dans les autocars de transport d'enfants, les modalités de sa mise en place ont fait l'objet d'une très large concertation qui s'est déroulée dans le cadre du conseil national des transports (CNT)<sup>1</sup> au cours du premier semestre 2009, conclue par l'avis rendu le 9 juin (*annexe 1*). Le principe d'une expérimentation avait été lancé et approuvé par M. Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat aux transports.

Six entreprises se sont portées volontaires, un comité de suivi a été constitué avec l'ensemble des acteurs concernés.

L'expérimentation, engagée en septembre 2009, a porté tout d'abord sur l'installation des appareils, l'information et la formation des conducteurs sur les objectifs poursuivis et sur ce nouvel outil, et les premiers constats pratiques d'une utilisation quotidienne de cet EAD. Prévues initialement pour quatre mois, elles ont été prolongées en 2010. En effet un certain nombre d'aspects techniques, dus au fait que ces EAD n'avaient pas été conçus à l'origine pour être utilisés dans un contexte préventif, n'ont pu être traités qu'une fois l'avis définitif de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) connu fin janvier 2010 et les appareils modifiés en conséquence dans les mois suivants.

Cette expérimentation a d'ores et déjà eu des conséquences sur la réglementation mise en place : l'obligation d'équipement, imposée au 1<sup>er</sup> janvier 2010 à tout véhicule neuf affecté au transport d'enfant, sera étendue à tous les autocars au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2015, le cahier des charges de l'EAD a été modifié pour prendre en compte les paramètres les plus appropriés et la réglementation concernant la vérification des appareils, publiée en août 2010 a été élaborée en parfaite concertation avec les partenaires concernés.

Ces six entreprises ont fait partager leur expérience avec la plus grande transparence. En particulier, elles ont fait état des premières réticences de leur personnel face à un nouvel outil et des contraintes supplémentaires, et elles ont constaté que, dès que les objectifs préventifs sont clairement présentés, dans un cadre juridique bien défini, les conducteurs prennent conscience des enjeux sur la qualité et la sécurité de l'activité professionnelle pour laquelle ils ont été formés et ils adhèrent à cette démarche. Par ailleurs la profession a rappelé son engagement en faveur de la sécurité et les efforts qu'elle a consentis, notamment ces dernières années, pour s'équiper de matériels nouveaux, auquel s'ajoute l'EAD, sachant que la plupart d'entre eux devront être installés d'ici 2015.

Le présent rapport s'efforce de traduire la richesse des travaux qui ont porté sur tous les sujets pratiques, parfois très concrets, mais également sur l'accompagnement de cette mesure technique, qui ne peut se justifier que si elle s'intègre dans une politique de prévention des risques liés aux addictions, la plus générale et la plus cohérente possible, dont des éléments fondamentaux (charte, convention nationale d'objectifs) se sont mis en place à l'occasion de l'introduction de l'EAD. C'est dans cette perspective que le comité de suivi a élaboré ses propositions, en souhaitant qu'une évaluation de la mise en oeuvre de ces actions soit prévue.

---

<sup>1</sup> Le CNT avait été institué par la LOTI (loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, articles 16 et 17. Ces dispositions ont été abrogées par l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.



## INTRODUCTION

L'éthylotest anti démarrage (EAD) est un équipement installé sur le véhicule, dont la fonction est d'empêcher le démarrage du moteur (ou du véhicule en intervenant sur la chaîne cinématique) si le souffle du conducteur traduit un taux d'alcoolémie prédéfini. Il enregistre des données qu'il peut conserver et qui sont susceptibles d'être téléchargées vers un logiciel de traitement en vue d'être exploitées.

Le gouvernement a décidé la mise en place obligatoire de ce dispositif dans les autocars transportant des enfants afin de prévenir tout risque lié à la consommation d'alcool et de renforcer la sécurité dans ce secteur déjà très encadré, où les accidents sont très rares mais, lorsqu'ils surviennent, soulèvent une grande émotion.

Or les appareils existants sur le marché au moment du lancement de l'expérimentation avaient été mis au point, à l'origine, pour être utilisés dans un contexte judiciaire et répressif alors que le nouveau contexte est exclusivement préventif. Certaines fonctionnalités devaient donc être revues, et leurs incidences juridiques éventuelles prises en compte.

Ce rapport a pour objectif de faire partager l'expérience menée par six entreprises de transport routier de voyageurs, qui, avant la mise en application d'une nouvelle mesure réglementaire, se sont portées volontaires pour mettre en place ce nouveau dispositif préventif dans leur établissement afin d'en mesurer les incidences sociales, techniques et économiques, de dégager les conditions indispensables pour assurer son acceptabilité par le personnel et d'en garantir le fonctionnement le plus fiable possible, dans l'intérêt de la qualité du service et dans le respect des droits des salariés. Il résume également les différentes étapes pour adapter le matériel au contexte préventif, tant sur les aspects techniques que juridiques.

Avant de décrire l'expérimentation elle-même, les nombreux points sur lesquels elle a porté, et les enseignements que l'on peut en tirer, il est nécessaire de rappeler les différentes étapes du processus qui a conduit à son lancement en septembre 2009, et de retracer l'évolution du cadre juridique avant et pendant son déroulement jusqu'en décembre 2010<sup>2</sup>.

### ***1 – RAPPEL DES DIFFERENTES ETAPES PRECEDANT L'EXPERIMENTATION***

#### ***A – 13 février 2008 : décision du CISR***

Dans le cadre du renforcement de la lutte contre les risques liés à l'alcool, le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) a décidé que « *les autocars affectés aux transports en commun d'enfants seront équipés d'éthylotests anti-démarrage (EAD) à compter de la rentrée scolaire 2009* ».

#### ***B – 6 janvier 2009 : saisine du CNT***

La déléguée interministérielle à la sécurité routière et le directeur général des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) ont saisi le Conseil National des Transports (CNT) sur la mise en application de cette mesure.

Un groupe de travail présidé par M. Yves Bonduelle, inspecteur général de l'équipement

<sup>2</sup> cf. annexe 2

honoraire, a précisé les conditions d'utilisation de l'EAD et a formulé des propositions sur l'ensemble de la problématique des addictions en transport routier de personnes. Ces travaux ont été menés durant six mois dans la plus large concertation auprès des partenaires sociaux, des associations, des autorités organisatrices, des organismes de formation, de prévention (Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés) et de recherche, en liaison avec les administrations concernées (Transports, Sécurité routière, Travail, Santé, forces de l'ordre ...) et la mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie (MILDT).

***C – 28 janvier 2009 : publication du cahier des charges***

Les prescriptions auxquelles est soumis l'EAD et ses conditions d'installation sont définies dans un cahier des charges, publié au Bulletin Officiel du MEEDDM.

Pour la conception, l'éthylotest fait l'objet d'une norme européenne CEN.

***D – Janvier à juin 2009 : concertation dans le cadre du groupe de travail du CNT***

***E- 9 juin 2009 : rapport et avis du CNT***

Sur examen du rapport du groupe de travail (disponible sur le site de la DGITM), la section permanente du CNT, dans son avis adopté à l'unanimité (*annexe 1*), a recommandé, en préalable, la consultation de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), et a approuvé l'ensemble des propositions du groupe portant notamment sur l'extension de l'obligation d'équipement à tous les véhicules neufs de transport en commun munis de chronotachygraphes, mais également sur l'approche globale de prévention induite par cette mesure, sur des modèles de clauses pouvant être insérées dans les règlements intérieurs (ou notes de service) des entreprises en vue de l'utilisation de ces équipements ainsi que sur le suivi médical des conducteurs et leur formation.

Afin de mettre en place cette obligation d'équipement dans les meilleures conditions techniques et économiques, et d'assurer son acceptabilité sociale, une phase expérimentale auprès de quelques entreprises volontaires a été envisagée. La caisse nationale d'assurances maladies des travailleurs salariés (CNAM-TS), par le biais de son réseau prévention qui peut intervenir dans ce cadre avant toute disposition réglementaire, a accepté d'y participer financièrement, de même que le CNT en versant à celle-ci une subvention sur la base d'une convention.

***F – 17 juillet 2009 : annonce de l'expérimentation par le secrétaire d'Etat***

Dans ce courrier adressé au président du CNT, le secrétaire d'Etat chargé des Transports, Dominique Bussereau, prend acte des propositions du CNT et annonce qu'elles serviront de base à l'expérimentation. Il accueille favorablement la proposition d'étendre l'obligation d'équipement à tout véhicule neuf de transport en commun muni de chronotachygraphe et envisage de la mettre à l'ordre du jour d'un « *prochain CISR* ». (*Annexe 3*)

***G- 6 août 2009 : signature de la convention CNAM – TS /CNT.***

Fixant les conditions de financement de cette expérimentation, cette convention précise que cette expérimentation fera l'objet d'une évaluation par un comité de suivi qui devra élaborer un rapport sur l'analyse :

- au plan technique, des conditions d'installation et d'utilisation du dispositif et des conditions de maintenance et d'étalonnage ;
- au plan social, des mesures d'accompagnement prises par les entreprises concernant l'introduction de l'EAD (formation,...), les réactions des personnels concernés et les difficultés éventuelles rencontrées.

## **2 – DEROULEMENT DANS UN CONTEXTE JURIDIQUE EN EVOLUTION**

L'expérimentation a débuté selon le calendrier souhaité par les pouvoirs publics alors que le cadre juridique n'était pas encore stabilisé.

Comme le souligne le rapport précité, un des principaux points débattus au CNT avait été l'incidence du recueil et du traitement de données à caractère personnel que permet cet appareil, fonctions qui impliquaient de consulter la CNIL. On rappelle que les appareils actuellement disponibles avaient été mis au point pour être utilisés dans un contexte judiciaire et individualisé alors qu'ici, nous nous trouvons dans un contexte préventif et généralisé. La réglementation a donc dû être adaptée pour garantir le respect des droits individuels dans le cadre du fonctionnement et de l'utilisation de cet outil de prévention, et cette évolution s'est faite progressivement.

### ***A - 15 juin 2009 : saisine de la CNIL sur le projet d'arrêté relatif à l'obligation d'installation***

Le ministère a préparé un projet d'arrêté modifiant [l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes](#) afin de prévoir l'obligation d'installation de l'EAD dans les autocars neufs affectés au transport d'enfants sans obligation d'utilisation.

Les modalités d'utilisation relèveront de l'entreprise, selon des modèles de clauses élaborées par le CNT, à insérer dans les règlements intérieurs ou les notes de service (rappel : *annexe I*).

La CNIL a été saisie de ce projet de texte.

Au cours des échanges entre les services de la Commission et ceux du ministère destinés à préparer l'avis de la CNIL sur ce projet d'arrêté (qui interviendra le 8 octobre 2009), plusieurs points ont été soulevés, notamment au regard de la [loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés modifiée](#).

La principale objection de la CNIL concernait l'enregistrement du taux exact d'alcoolémie : l'article 9 de cette loi interdit à toute personne morale de droit privé de mettre en œuvre un traitement de données à caractère personnel relatif à des infractions<sup>3</sup>. Or, pour la CNIL, la collecte du taux exact d'alcoolémie, fixé au taux légal, était susceptible de faire apparaître une infraction au code de la route dans l'hypothèse d'un démarrage manuel du moteur suite à un souffle positif dans l'EAD. En l'absence de base légale, toute collecte du taux exact d'alcoolémie par une personne privée était interdite.

### ***B- septembre 2009 : lancement de l'expérimentation***

Installation des EAD sur 300 véhicules des six entreprises volontaires

---

<sup>3</sup> Article 9 de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés :

Les traitements de données à caractère personnel relatives aux infractions, condamnations et mesures de sûreté ne peuvent être mis en œuvre que par :

1° Les juridictions, les autorités publiques et les personnes morales gérant un service public, agissant dans le cadre de leurs attributions légales ;

2° Les auxiliaires de justice, pour les stricts besoins de l'exercice des missions qui leur sont confiées par la loi ;

3° [Dispositions déclarées non conformes à la Constitution par décision du Conseil constitutionnel n° 2004-499 DC du 29 juillet 2004 ;]

4° Les personnes morales mentionnées aux articles L. 321-1 et L. 331-1 du code de la propriété intellectuelle, agissant au titre des droits dont elles assurent la gestion ou pour le compte des victimes d'atteintes aux droits prévus aux livres Ier, II et III du même code aux fins d'assurer la défense de ces droits.

### **C- 8 octobre 2009 : avis de la CNIL sur le projet d'arrêté**

(cf annexe 6) La CNIL constate que la modification législative du code de la route, destinée à fournir une base légale au traitement des données de l'EAD, en particulier la collecte du taux d'alcoolémie, a été proposée dans le projet de loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (voté en première lecture à cette date, et définitivement le 8 décembre). Cependant, prenant en compte le droit applicable à cette date, elle insiste sur la nécessité d'éviter de collecter des données susceptibles de constituer un fichier d'infractions et s'interroge sur la pertinence d'enregistrer le taux exact d'alcoolémie au regard de l'objectif préventif. De plus elle rappelle le principe inscrit dans la loi du 6 janvier 1978 du respect du droit à l'information du salarié et l'exigence des formalités à remplir auprès d'elle par chaque exploitant utilisant des EAD.

### **D – 13 octobre 2009 : signature de l'arrêté modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982, imposant l'obligation d'équipement en EAD**

Sur la base de cet avis de la CNIL, ce [texte](#) (cf. annexe n° 7) prévoit que « tout autocar mis pour la première fois en circulation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010, lorsqu'il est affecté à un transport en commun d'enfants...est équipé d'un dispositif éthylotest anti-démarrage... » sachant que l'ensemble du parc d'autocars devra être équipé le 1<sup>er</sup> septembre 2015.

Il précise que « l'exploitant de l'autocar assure l'information des conducteurs sur les conditions dans lesquelles, le cas échéant, il est fait usage de cet équipement à des fins préventives » et fait référence aux dispositions de la loi du 6 janvier 1978 précitée.

On rappelle que cette obligation d'installation n'est assortie d'aucune obligation d'utilisation qui relève des règles internes à l'entreprise.

### **E - 4 décembre 2009 : modification du cahier des charges techniques**

La première version du cahier des charges techniques, qui définit les « prescriptions techniques » des EAD ainsi que leurs « conditions d'installation », avait été publiée en janvier 2009. Compte tenu d'une part des demandes de la CNIL au regard du respect des règles existantes sur le traitement de données informatisées et, d'autre part, des premiers enseignements de l'expérimentation, de portée plus pratiques, ce cahier des charges a été modifié par la [circulaire de la DSCR](#) du 4 décembre 2009 publiée au BO du ministère le 25 décembre 2009 (annexe 7). Les principales modifications apportées ont été les suivantes :

- l'application à « tout véhicule de transport en commun de personnes » (au lieu de : « autocars assurant un transport d'enfants ») ;
- après un souffle négatif : une période de redémarrage sans souffle possible, comprise entre 15 et 30 minutes
- après un souffle positif : la possibilité d'un nouvel essai au bout d'une minute (délai minimum) , et s'il est infructueux : 30 minutes (délai maximum);
- une énumération précise et limitative des seuls événements à enregistrer :
  - « - résultats de l'essai avec une valeur de concentration au dessus de la valeur limite (donc blocage avec taux exact d'alcoolémie)
    - manipulation, tentatives de by-pass, court-circuit,
    - démarrage du véhicule sans utilisation de l'EAD,
    - détachement et rattachement du combiné,
    - connexion et déconnexion de la tension d'alimentation »
- une capacité de mémorisation des données enregistrées fixée à 45 jours continus, au-delà desquels l'effacement sera automatique.
- un taux de blocage toujours inférieur au taux légal, sans mentionner de valeur<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> « une valeur inférieure à la concentration d'alcool dans l'air expiré, prévue au 1) de l'article R.234-1 du code de la route » (soit : 0,10 milligramme par litre d'air expiré).

***F- 8 décembre 2009 : base légale nécessaire fournie par la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF)***

La modification du code de la route, donnant à ce dispositif la base légale demandée par la CNIL est intervenue par le vote de l'article 42 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 (JO du 9 décembre 2009) qui crée l'article [L. 234-15](#) du code de la route spécifiant le caractère préventif de l'EAD.

*« Art. L. 234-15. – Les éthylotests anti-démarrage dont sont équipés, à titre préventif, les véhicules des entreprises de transport permettent le traitement automatisé de données relatives à leur fonctionnement, au taux d'alcoolémie des conducteurs et au démarrage des véhicules.*

*Les données relatives au taux d'alcoolémie des conducteurs ne doivent être ni consultées, ni communiquées, ni utilisées. Les autres données ne peuvent être consultées que par des personnes nommément désignées par le chef d'entreprise. »*

Cet article interdit l'accès aux données relatives au taux d'alcoolémie, tout en autorisant leur enregistrement dans l'EAD pour les besoins de fonctionnement de l'appareil.

***G- 1<sup>er</sup> janvier 2010 : entrée en vigueur de l'obligation d'équipement des autocars neufs affectés au transport d'enfants***

En application de l'arrêté du 13 octobre 2009, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, tous les autocars mis pour la première fois en circulation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010, lorsqu'ils sont affectés à un transport en commun d'enfants, doivent être équipés d'EAD.(article 75bis de l'arrêté 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes annexe I)

Donc, dès que la mention « transport d'enfants » est inscrite sur l'attestation d'aménagement du véhicule délivrée par le constructeur, le véhicule doit être équipé d'un EAD.

En conséquence, le contrôle sur route s'effectuera sur document par la vérification des mentions sur l'attestation d'aménagement et l'installation des EAD. La seule obligation prévue étant l'équipement, il ne sera pas vérifié que l'EAD est activé.

Comme la mise en vigueur de l'arrêté a précédé la délibération de la CNIL, un délai « raisonnable » a été consenti début 2010 aux entreprises pour activer ce dispositif, sachant qu'il devait être le plus court possible.

***H - 28 janvier 2010 : délibération de la CNIL***

Pour la phase expérimentale de 4 mois, la CNIL avait consenti une procédure de « déclaration normale » que chaque entreprise volontaire a rempli et qui lui a été accordée en retour.

Pour la phase ultérieure et définitive, la Commission a défini la procédure à mettre en œuvre par [délibération n° 2010-005 du 28 janvier 2010](#) (annexe 16).

On rappelle que, selon la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés (article 2) :

- *Constitue une donnée à caractère personnel toute information relative à une personne physique identifiée ou qui peut être identifiée, directement ou indirectement, par référence à un numéro d'identification ou à un ou plusieurs éléments qui lui sont propres.*
- *Constitue un traitement de données à caractère personnel toute opération ou tout ensemble d'opérations portant sur de telles données, quel que soit le procédé utilisé, et*

*notamment la collecte, l'enregistrement, l'organisation, la conservation, l'adaptation ou la modification, l'extraction, la consultation, l'utilisation, la communication par transmission, diffusion ou toute autre forme de mise à disposition, le rapprochement ou l'interconnexion, ainsi que le verrouillage, l'effacement ou la destruction.*

En ce qui concerne l'EAD et les données collectées, la CNIL considère que « *si ces données ne constituent pas en tant que telles des données à caractère personnel, le fait qu'il soit possible, à partir du n° de l'EAD, d'identifier un conducteur en particulier, y compris de manière indirecte, permet de considérer que ces données constituent des données à caractère personnel au sens de l'article 2 de la loi du 6 janvier 1978 modifiée.* »

Elle observe que [l'article L. 234-15](#) du code de la route « *n'interdit pas* » l'enregistrement des données concernant le taux d'alcoolémie du conducteur et que, de ce fait, un démarrage manuel du moteur suite à un souffle positif sera susceptible de faire apparaître une infraction au code de la route. De ce fait elle considère que selon la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978, ces traitements doivent être soumis à autorisation préalable et elle indique que les conditions sont réunies (même finalité, catégories de données identiques et mêmes destinataires ou catégories de destinataires) pour que celle-ci prenne la forme d'une décision unique.

Ainsi les organismes de transport, avant d'installer des EAD sur leurs véhicules affectés au transport de personnes, s'engageront à respecter les dispositions de la décision unique, en adressant à la CNIL un engagement de conformité aux caractéristiques de l'autorisation, en l'espèce : décision d'autorisation unique AU -026, disponible sur le [site de la Commission](#), dont le contenu est ainsi résumé :

*« L'autorisation unique n°26 concerne la mise en place d'éthylotests anti-démarrage dans les véhicules affectés aux transports de personnes.*

*Les données collectées sont : la trace informatique des blocages de l'EAD, la trace informatique des démarrages sans utilisation de l'EAD, les manipulations entraînant la désactivation de l'EAD, les détachements et rattachements du combiné de l'EAD, l'horodatage des événements, le numéro de l'EAD, le taux d'alcoolémie en cas de test positif. Toutefois, les données relatives au taux d'alcoolémie des conducteurs ne doivent être ni consultées, ni communiquées, ni utilisées, conformément à l'article L.234-15 du code de la route.*

*La durée de conservation des données sur l'EAD est de 45 jours maximum. L'employeur peut conserver les données issues de l'EAD à l'exception du taux d'alcoolémie pendant une durée de deux mois maximum à compter de la date d'enregistrement de l'évènement dans l'EAD.*

*Le responsable du traitement doit, conformément aux dispositions de l'article 32 de la loi du 6 janvier 1978 modifiée en août 2004, informer les conducteurs préalablement à la mise en œuvre du traitement. »*

Cette délibération a été prise après de nombreux contacts entre les services de la CNIL et ceux du ministère en tenant compte notamment des observations faites au cours du comité de suivi par les entreprises, leurs salariés et les fabricants. Certains points ont été particulièrement examinés : une durée de conservation adaptée au rythme de rotation des véhicules en transport scolaire, l'authentification du responsable du traitement...

Ainsi, dès le 28 janvier 2010, en fonction de leur parc de véhicules neufs affectés au transport d'enfants, les sociétés de transport ont pu effectuer « en ligne » un engagement de conformité à cette norme selon la procédure de la « déclaration simplifiée ». Pour leur part, les entreprises participant à l'expérimentation ont dû remplir cette nouvelle formalité qui a pris le relais de celle l' « autorisation unique », qui leur avait été accordée pour une durée strictement limitée à celle de l'expérimentation (4 mois).

➤ Deux observations :

1. sur la portée de cette délibération :

Il convient de noter que la CNIL prend en compte le *transport de personnes*, sans spécifier la capacité du véhicule, autocar ou véhicule de 9 places au plus, et qu'elle évoque les « *organismes de transport* », qui peuvent ainsi être des entreprises, mais également des collectivités locales disposant d'une régie de transport.

2. sur son incidence sur le calendrier de la mise en œuvre de cette mesure :

cette délibération est intervenue le 28 janvier 2010 après la mise en place de l'obligation d'équipement, intervenue le 1<sup>er</sup> janvier précédent : en conséquence, un nouveau paramétrage des EAD déjà livrés, dont les 300 installés dans le cadre de l'expérimentation, a été rendu nécessaire pour tenir compte des dernières prescriptions, et les fabricants ont attendu cette délibération pour achever la mise au point des logiciels de chargement.

***I – 21 mai 2010 : signature de la CNO (CNAMTS-FNTV-UNOSTRA)***

Valable pour 4 ans, la convention nationale d'objectifs (CNO) fixant un programme d'actions de prévention en transport routier de voyageurs, sera déclinée par des contrats de prévention négociés au coup par coup entre les entreprises et les CARSAT<sup>5</sup>, ouvrant droit à subvention pour les actions ainsi définies. (*annexe 20*)

***J– 5 août 2010 : signature de l'arrêté modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes, relatif à la vérification des EAD***

On rappelle que les prescriptions techniques et les conditions d'installation des EAD, règles de construction, ont été définies par le cahier des charges. En revanche les questions de vérification des appareils (obligation, périodicité, conditions, qualification des vérificateurs) relèvent des règles d'exploitation et, à ce titre, elles ont fait l'objet d'une modification de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes (*annexe 18*). L'élaboration de ce nouveau texte a fait l'objet d'une concertation avec les transporteurs, les fabricants, l'UTAC et les ateliers indépendants qualifiés, avec une approche pragmatique et opérationnelle.

L'article 75 bis de l'arrêté du 2 juillet 1982 précité prévoit à présent l'**obligation** d'une vérification périodique et indique par qui elle doit être effectuée.

Une nouvelle annexe à cet arrêté (n° 12) précise la périodicité **annuelle**, les conditions de vérification des appareils ainsi que les conditions de qualification des vérificateurs. Elle comporte un modèle **d'attestation de vérification périodique**.

Lors du contrôle technique, selon les dispositions de l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié, outre le certificat fourni par l'installateur initial selon lequel l'EAD a été monté et étalonné, ce document, ainsi que l'attestation de qualification du vérificateur fournie par l'UTAC devront être présentées. (*annexe 18*).

<sup>5</sup> CARSAT : Caisse d'assurance retraite et de l'assurance au travail (ex. CRAM)

## I – LES ELEMENTS DE L'EXPERIMENTATION

### 1 - OBJECTIF ET CALENDRIER

#### A - Un champ d'observation étendu aux aspects techniques et sociaux

Il a été convenu que cette expérimentation, lancée préalablement à la généralisation de l'obligation d'équipement en EAD, devait porter à la fois :

- sur les aspects techniques induits par l'installation et le fonctionnement de ce nouvel équipement dans le respect de l'objectif préventif, selon les différents fabricants et les nombreux modèles de véhicules et sur la gestion des éventuels incidents.
- sur les incidences réglementaires éventuelles.
- sur tous les aspects sociaux vis à vis du personnel de conduite concerné. En effet, au-delà de l'application du droit du travail et du respect des droits du salarié, il est en effet clairement apparu au cours de la longue concertation effectuée au CNT qu'une telle mesure préventive ne pouvait pas être mise en œuvre sans que les meilleures conditions de son acceptabilité sociale soient réunies. Il fallait également, en cas de blocage éventuel, réfléchir à la marche à suivre envers le salarié et l'accompagner en tant que de besoin.
- sur la communication à lancer vers le grand public pour bien faire comprendre que situer ce dispositif se situait dans une démarche globale de prévention engagée par un secteur professionnel responsable et déjà sûr.

#### B – Un déroulement en deux temps

La première phase, de septembre 2009 à janvier 2010, a permis d'expérimenter l'installation des appareils sur les véhicules et leur utilisation quotidienne : *quand et comment souffler ? dans quels cas peut-on ne pas souffler ? quelles conséquences ? que faire en cas de blocage ?* etc... les entreprises et leurs salariés se sont familiarisés avec ce nouvel outil, l'appareil embarqué tel qu'il était disponible, pour tout ce qui concernait le recueil des données et ils ont pu faire connaître leurs préférences pour fixer certains paramètres, notamment en matière de délais de latence entre deux souffles. Des modifications ont été apportées au cahier des charges début décembre 2009 et pris en compte par la CNIL dans son avis du 28 janvier 2010. En revanche, il a fallu attendre cette dernière délibération de la CNIL pour connaître ses exigences en matière de chargement et de conservation des données les plus compatibles avec l'objectif préventif recherché et pour adapter le matériel existant et ses fonctionnalités en conséquence. Ainsi les trois fabricants, compte tenu des délais nécessaires de fabrication, n'ont pu mettre les systèmes de chargement et les logiciels de traitement à disposition des six entreprises qu'à partir d'octobre 2010.

Dans ces conditions, durant les quatre premiers mois, l'expérimentation a essentiellement porté sur la définition de la politique de prévention dans les entreprises, l'installation des appareils dans les véhicules, la présentation de l'EAD au personnel afin d'en assurer son acceptabilité, et la manipulation quotidienne de l'outil embarqué.

La seconde, en 2010, a été mise à profit pour mettre en évidence un certain nombre de points techniques et tenter d'y remédier, mettre en place des outils d'information, pour le salarié et pour le grand public (autorités organisatrices, parents d'élèves, utilisateurs des transports en



commun...) et élaborer la réglementation relative à l'étalonnage et à la maintenance des appareils.

L'obligation d'équipement étant intervenue le 1<sup>er</sup> janvier 2010, elle a permis aux entreprises expérimentales d'en évaluer les premiers effets et, éventuellement, de soulever certaines questions.

## **2 –MOYENS**

### **A - Six entreprises de transport volontaires**

Situées dans différents départements, ces entreprises sont adhérentes, soit à la fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), soit à l'union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (UNOSTRA). Pour certaines d'entre elles, leurs représentants, au titre de l'une ou l'autre de ces organisations professionnelles, avaient participé aux travaux du CNT en 2008. (*cf annexe 5*)

Par ordre alphabétique :

- ALPBUS FOURNIER- 32, rue des Vanneaux, 74800 Saint Pierre en Faucigny
- NEGOTI TOURISME- 2, rue Jean Moulin -31830 Plaisance du Touch
- NOUVEAUX AUTOCARS DE PROVENCE SAS (NAP Tourisme) Lotissement La Bourgade ZAC de Saint-Mitre La Penne Aubagne 13400
- PLANCHE Autocars- 69, rue du champ du Garet- BP 80157 Arnas- 69655
- TRANSHORIZON SARL Lieu-dit Grillet Berson 33390
- VEOLIA-TRANSPORT HOUDAN- Route de Bû, ZAC de la Prévoté- 78550 Houdan

### **B – Trois fabricants d'EAD**

- ALCOLOCK FRANCE SAS 3, rue de Rumilly 74000 Annecy (contact : J. P. Marchandise)
- BRITAX SIGNALISATION SAS<sup>6</sup> 38 rue Pierre Mendès-France ZI Est 69120 Vaulx en Velin (Lyon) (contact : M. Sdika)  
puis SESALY AUTOWATCH- 71 impasse de la Balme 69808 Saint Priest Cedex - (contact : D. Boujeon)
- DRÄGER SAFETY FRANCE SAS Parc de Haute Technologie 25, rue Georges Besse 92182 Antony Cedex - (contact : C. Dieda, puis P. Hersant)

Chaque entreprise, à sa convenance, a choisi d'être équipée par tel ou tel fabricant, parfois par plusieurs d'entre eux. Les fabricants se sont chargés de procéder à l'installation (par eux-mêmes ou par une société qu'ils ont mandatée).(*cf. annexe 5*)

### **C- Un parc total de 300 véhicules**

Il a été décidé qu'il devrait s'agir de véhicules appartenant à l'entreprise ou pris en location de longue durée.

L'ensemble du parc « expérimental » était constitué d'autocars de marques et d'âges variés. Pour ce qui concerne le type de service des véhicules à équiper, il a été choisi de privilégier les transports en commun d'enfants, scolaires ou occasionnels, mais sans exclure les autres services. Certaines entreprises ont décidé d'équiper tous leurs véhicules, quelle que soit leur utilisation.

<sup>6</sup> BRITAX a cessé son activité durant l'expérimentation. Son marché a été repris par la société SESALY

## **D- Le financement CNAM –TS /CNT et entreprises**

Selon les règles en vigueur entre la CNAM-TS et les caisses régionales, chaque entreprise a présenté une demande de subvention à la (ou aux<sup>7</sup>) CRAM dont elle dépendait en rappelant le contexte de la démarche et la finalité de l'expérimentation et en précisant le nombre et les caractéristiques des véhicules concernés. Ces demandes ont été soumises à chaque conseil d'administration qui les ont acceptées.

Grâce à l'intervention de la CNAM-TS, complétée par la subvention du CNT, chaque EAD a été subventionné, installation comprise, à hauteur de 60%.

La subvention a été calculée à partir d'un coût unitaire des EAD de 1100 € HT pour l'expérimentation. Le solde a été pris en charge par les entreprises.

### **3 –MODALITES**

#### **A – La mise en place d'un comité de suivi**

##### **1 - Composition <sup>8</sup>**

Les six entreprises volontaires.

Les trois fabricants d'EAD.

L'UTAC.

Les organisations professionnelles (FNTV-UNOSTRA).

La CNAM-TS.

Les services des ministères concernés (DGITM – DSCR- DGEC).

Les rapporteurs du CNT.

L'Assemblée des départements de France (ADF).

L'ANATEEP

La Prévention routière.

L'association des stations agréées pour le chronotachygraphe et le limiteur de vitesse (ASAC).

##### **2 - Méthode de travail**

Au cours de chaque réunion, les entreprises ont été invitées à faire part de l'avancement de l'expérimentation et des points saillants au cours de la période précédente.

Pendant la première phase de l'expérimentation, de septembre 2009 à janvier 2010, le comité de suivi s'est réuni tous les mois<sup>9</sup>. Une réunion technique a eu lieu le 12 novembre 2009 pour examiner plus en détail certains points. La réunion du 23 novembre 2009 a été élargie aux représentants du personnel de conduite des entreprises expérimentales et aux organisations syndicales, membres du groupe de travail du CNT.

Le comité de suivi a adopté son rapport d'étape en janvier 2010, qui a été ensuite présenté au CNT lors de sa section permanente du 15 mars 2010.

La deuxième phase s'est déroulée de janvier à décembre 2010.

Le comité de suivi s'est à nouveau réuni en formation plénière le 15 mars et le 7 juin. Des réunions restreintes se sont tenues, dont deux à l'initiative de la FNTV, les 10 mai et 7 juin

<sup>7</sup> Une entreprise exerce son activité dans deux régions voisines

<sup>8</sup> Se reporter à la **liste complète des participants en annexe 4**

<sup>9</sup> 10 septembre, 15 octobre, 12 novembre et 23 novembre 2009

2010, plus particulièrement consacrées à des aspects techniques dont l'étalonnage et la vérification avant la parution de la réglementation correspondante en août 2010.

Une réunion supplémentaire, le 5 octobre 2010, a porté sur quelques points techniques à préciser entre fabricants et entreprises pour préparer le présent rapport final qui a été examiné et adopté en réunion plénière, le 13 décembre 2010.

## **B- L'utilisation de l'EAD pour l'expérimentation**

On rappelle que les règles d'utilisation de l'appareil disponible au départ de l'expérimentation ont dues être précisées au regard de l'objectif préventif défini.

### *a- Les formalités obligatoires auprès de la CNIL*

- Les quatre premiers mois : régime de déclaration normale

En application de l'article 23 de la loi du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, chacune des six entreprises a été invitée à faire une « déclaration normale » par voie électronique, selon un modèle et une notice explicative qui leur ont été spécialement fournis par la DGITM, indiquant notamment la finalité du traitement, l'objectif préventif et en aucun cas répressif, les fonctions de l'appareil, et décrivant les différentes données, leur traitement et leurs destinataires.

La CNIL, en novembre 2009, a autorisé ces expérimentations pour une durée de quatre mois.

- Après le 28 janvier 2010 : procédure d'autorisation unique

Les entreprises expérimentales et les entreprises tenues à l'obligation imposée au 1<sup>er</sup> janvier 2010, d'équiper leurs véhicules neufs affectés au transport d'enfants, doivent transmettre à la CNIL un engagement de conformité pour le traitement de données à caractère personnel, contracté selon la procédure simplifiée « d'autorisation unique ».

Il a été décidé de débiter l'expérimentation suivant les préconisations du groupe de travail du CNT dans son rapport de juin 2009 et l'avis de la CNIL d'octobre 2009, sachant que certains points du cahier des charges publié précédemment en janvier 2009 seraient ensuite modifiés (circulaire de la DSCR du 4 décembre 2009) et que la CNIL devait à nouveau délibérer.

### *b - La collecte des données par l'EAD*

- Au départ, le conducteur souffle dans l'éthylotest qui enregistre cet « événement », qu'il soit positif ou négatif. L'EAD donne une indication visuelle (démarrage OK, blocage...) sans aucune mention de taux.

- En cas de souffle négatif (inférieur au taux fixé), il dispose d'un délai paramétrable (fixé pour l'expérimentation à 5 minutes, et confirmé par la CNIL ensuite) pour mettre en route le véhicule. Dès que ce délai est dépassé, il doit souffler à nouveau. Il en est de même après tout arrêt du moteur du véhicule en cours du service, volontaire (pause) ou non (calage du moteur) selon un délai paramétrable par le responsable du traitement entre 15 et 30 minutes. Après expérimentation, c'est un délai de 30 minutes qui a été couramment adopté par les entreprises.

- Si le souffle est positif, le démarrage est bloqué. Une indication de blocage s'affiche sur l'appareil, sans mention du taux d'alcoolémie.

- Pour pallier le cas échéant un éventuel dysfonctionnement de l'appareil ou l'incidence de facteurs externes (ex : utilisation de produits d'entretien alcoolisés...), le CNT a proposé la possibilité de tenter un nouvel essai au bout d'une période convenue entre les différents partenaires de 10 minutes. Ce délai, après avoir été expérimenté, a été ramené à 1 minute et entériné par la CNIL dans son avis du 28 janvier 2010 précité.
- Si ce second souffle entraîne un nouveau blocage, le démarrage ne redevient possible que passé un délai expérimenté à 30 minutes et confirmé par la CNIL, temps estimé suffisant pour faire baisser un taux limite ou pour permettre à l'organisme de transport de prendre des mesures d'exploitation telles que l'envoi d'un autre conducteur.
- Dans tous les cas de « démarrage moteur » effectués sans que le conducteur n'ait soufflé, différents paramètres sont enregistrés afin d'indiquer dans quelles circonstances ce démarrage s'est opéré ( déconnexion « volontaire », au moyen d'une clé, autorisée dans certaines circonstances - entretien, manœuvre en entreprise, contrôle technique, type de transport non assujéti, etc... - déconnexion en cas de danger, à l'initiative du conducteur, par le bouton d'urgence, démarrage du moteur par l'arrière). La traçabilité est assurée.
- le réarmement de l'appareil après blocage peut être opéré grâce à un code PIN attribué par le fabricant à chaque appareil, et renouvelé tous les jours.

#### *c – Le taux de blocage*

On rappelle que l'EAD doit empêcher le démarrage du moteur si le souffle du conducteur traduit un taux d'alcoolémie supérieur à la valeur de blocage programmée dans l'appareil.

Pour les premiers mois de l'expérimentation, il a été décidé de fixer ce taux de blocage au niveau du taux défini par le code de la route : 0,10 mg/litre d'air expiré (= 0,20 g/l. de sang). Ensuite, après l'avis de la CNIL du 8 octobre 2009 rappelant que l'objectif poursuivi devait être exclusivement préventif, le cahier des charges a été modifié le 4 décembre 2009 pour fixer définitivement le niveau du taux de blocage de l'EAD à un niveau inférieur à celui défini par le code de la route pour le transport en commun de personnes<sup>10</sup> : ainsi le blocage ne met en évidence aucune infraction. Les paramètres des appareils ont été révisés en conséquence, au cas par cas, dans chacune des entreprises par les différents fabricants.

#### *d - La durée de conservation des données dans l'EAD*

L'EAD comprend un boîtier branché dans le poste de conduite relié à une unité centrale embarquée, scellée dans le véhicule, qui enregistre, pour un temps défini, des données qui seront ultérieurement téléchargeables grâce à un logiciel adapté fourni par le fabricant, dont certaines d'entre elles peuvent être cryptées.

Prenant en compte tout à la fois les premières remarques de la CNIL et les observations des transporteurs sur les contraintes d'exploitation des véhicules, dont certains - en transport scolaire notamment - restent éloignés parfois plusieurs semaines de l'entreprise, cette durée de conservation dans l'EAD « embarqué » a été fixée à 45 jours. Lorsque ce délai de 45 jours est dépassé, les événements correspondants sont supprimés.

Ce délai, indiqué dans le cahier des charges modifié en décembre 2009, a été confirmé par la CNIL le 28 janvier 2010.

<sup>10</sup> Les entreprises sont libres de choisir le taux qu'elles souhaitent, à condition qu'il soit toujours inférieur à 0,10 mg/l d'air expiré

## *e- Le chargement et la consultation des données*

### *Le principe*

La CNIL, pour assurer le respect de l'objectif de prévention et éviter une utilisation des données dans un but répressif, a décidé que les seules données consultables, téléchargeables et exploitables seraient : *l'événement « blocage » sans mention du taux et tous les autres événements dont l'enregistrement est prévu dans le cahier des charges : démarrage par l'arrière, déconnexion du combiné, bouton d'urgence etc....* Le cahier des charges a été modifié le 4 décembre dans ce sens. En ce qui concerne les données relatives au taux d'alcoolémie des conducteurs, le nouvel article L.234-15 du code de la route précise qu'elles *« ne doivent être ni consultées, ni communiquées, ni utilisées »*.

Les fabricants se sont engagés à modifier en conséquence les logiciels de téléchargement afin de ne pas télécharger les données relatives au taux d'alcoolémie, et de mettre à la disposition des entreprises les logiciels modifiés à une date prévue initialement au 15 octobre 2009. Cependant, la CNIL n'a été en mesure de rendre son avis que le 28 janvier 2010, notamment sur le temps de conservation des données issues de l'EAD, ce qui a entraîné des modifications importantes dans la conception des logiciels qui, de ce fait, n'ont pu être mis à disposition des entreprises qu'à partir d'octobre 2010 .

### *Son application*

Selon la CNIL, seuls les responsables des services de transport et les personnes nommément désignées par eux doivent avoir connaissance des informations enregistrées dans l'EAD, soit :

- l'événement « blocage » sans mention du taux
- et tous les autres événements dont l'enregistrement est prévu dans le cahier des charges : démarrage par l'arrière, déconnexion du combiné, bouton d'urgence etc...).

Cette demande a été prise en compte dans le nouvel article L.234-15 du code de la route.

Dans son avis du 28 janvier 2010, la CNIL a précisé que l'employeur peut conserver les données issues de l'EAD à l'exception du taux d'alcoolémie pendant une durée de deux mois maximum à compter de la date d'enregistrement de l'évènement dans l'EAD. Au-delà de ce délai, ces données doivent être effacées.

Les informations d'ordre techniques, rendues anonymes, pourront être conservées sans limite de temps à des fins statistiques.

### *Les systèmes proposés :*

Les systèmes, qui doivent être conformes aux prescriptions de la CNIL, sont propres à chaque fabricant et de type différents :

#### *- Alcolock :*

Deux types de systèmes seront proposés :

1. le premier, centralisé chez Alcolock (ITE)

Les données sont téléchargées chiffrées et conservées sur le serveur d'Alcolock.

Le téléchargement se fait sur un portail sécurisé avec un mot de passe. Tout est géré par le serveur Alcolock

Ce système a été mis en service en octobre 2010

2. Le second (ITR) permettra que les données soient conservées et exploitées chez le transporteur et que les fichiers créés sont entièrement sous sa responsabilité: ce système est en cours de mise au point et sera disponible courant octobre

- Draeger
  - Un seul logiciel est prévu avec deux accès différents :
    - l'un, hébergé sur l'ordinateur de l'entreprise, qui ne fournit à la personne habilitée que les données autorisées par la CNIL ;
    - l'autre destiné aux stations d'étalonnage et de vérifications.
- Sesaly/Autowatch
  - Un téléchargement des données par Radio est proposé. Seules les données autorisées par la CNIL sont téléchargeables. A l'installation, un appairage<sup>11</sup> sécurisé véhicule/entreprise est à réaliser pour identifier le lieu de déchargement des données. Un logiciel permet la consultation des données par la personne habilitée. La gestion des données est de la responsabilité de l'entreprise.
  - Une extension à ce logiciel permet à l'exploitant une simplification de la gestion et un paramétrage des alertes qu'il souhaite mettre en évidence, ainsi qu'une aide à la gestion des ses données et à la génération de statistiques.

*Le droit d'usage des logiciels : coût et temps*

- Alcolock
  1. sur le serveur centralisé : gratuit pendant 10 ans
  2. sur le serveur hébergé : abonnement annuel
- Draeger
  - Mise à disposition gratuite.
  - Durée de vie d'un logiciel : 6 mois avec mises à jour.
  - La gestion des données est de la responsabilité de l'entreprise.
- Sesaly/Autowatch
  - le coût de la solution de déchargement des données à distance dépend du nombre de véhicules équipés. La solution devient propriété de l'exploitant après achat.
  - un abonnement annuel est proposé pour l'extension logiciel simplifiant la gestion.

*f – Le droit d'accès aux données des salariés*

Pour la CNIL, ce droit est essentiel pour le salarié.

Cependant :

- il ne pourra s'exercer qu'en ce qui concerne les données que l'entreprise peut conserver pendant un délai limité (cf. § durées de conservation des données).
- si les demandes s'avèrent « *manifestement abusives, notamment par leur nombre, leur caractère répétitif ou systématique* » le responsable du traitement pourra évoquer l'article 39 (II) de la [loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978](#) et s'opposer à cette demande.

<sup>11</sup> L'appairage est une technique utilisée dans le monde informatique à des fins de connexion entre les appareils, visant à créer une paire d'équipements communicants. On peut également l'appeler couplage.

## II – OBSERVATIONS SUR LA MISE EN PLACE DE L'EAD

### 1 – L'INSTALLATION ET SA VALIDATION

Dorénavant, les règles d'installation des appareils, dont chaque type est homologué par l'UTAC, sont fixées par le cahier des charges modifié le 4 décembre 2009.

Cette installation peut se faire selon deux modalités :

- 1- par le constructeur du véhicule ou son réseau après que le montage ait été validé par l'UTAC ;
  - 2- par un réseau d'installateurs indépendants, dont chacun doit être qualifié par l'UTAC.
- Dès que l'appareil est monté, un certificat est délivré par l'installateur, destiné à être présenté au contrôle technique du véhicule, attestant que l'EAD a été monté et étalonné.

Pour faciliter les démarches des entreprises, l'UTAC permet sur son site d'accéder à :

- la [liste des installateurs qualifiés](#);
- la [circulaire n°DEVS0828504C du 28 janvier 2009 modifiée et le cahier des charges](#);
- la [liste des équipementiers reconnus](#);
- la [liste des constructeurs de véhicules](#), à compléter par la liste de leurs réseaux ;
- et un document sur l'[évaluation des installateurs indépendants des EAD pour les véhicules de transport en commun](#), qui reprend les exigences de qualification.

Il faut noter que cette réglementation a été mise au point en août 2010, alors que l'expérimentation avait débuté en septembre 2009 et que l'obligation d'équipement des véhicules neufs était intervenue en janvier 2010. Ainsi, trois situations différentes se sont présentées :

#### A - Trois cas de figure à distinguer

##### a- L'expérimentation

###### o Le montage des EAD sur les véhicules

Ces installations ont été effectuées dès 2009 sur des véhicules déjà en service dans les six entreprises, de marque et d'âge différents et même, selon leur choix, quelle que soit leur utilisation : ligne, transport scolaire, occasionnel....

Le calendrier a pu être respecté : les installations se sont effectuées progressivement dès la fin du mois d'août 2009, la plupart du parc a pu être prêt lors de la rentrée des classes, et l'ensemble équipé à la fin du mois de septembre 2009.

Selon les cas, ces installations ont été effectuées dans l'entreprise par des équipementiers ou à l'extérieur, par des installateurs qualifiés ou non..

Le temps nécessaire au montage dans l'entreprise s'est établi, en moyenne, à 2 heures par véhicule (entre 1 h 30 et 2 h 30). Lorsque l'installation a été externalisée, le véhicule a dû être immobilisé une demi-journée.

- **Observation** : contrairement à ce qui a pu être craint au départ compte tenu de la diversité des marques d'autocars en service dans ces six entreprises, aucune difficulté majeure de montage ne s'est posée.

Parmi les quelques points relevés :

- pour certains véhicules, le câblage était trop court ;
- un autocar de grand tourisme a posé des difficultés qui ont été réglées ;
- sur certains véhicules à multiplexage, il n'a pas été facile de faire le repérage des fils d'alimentation du faisceau électrique nécessaires au branchement du boîtier maître ;
- un bouton d'urgence mal situé a nécessité un repositionnement de l'appareil. ;
- un problème s'est posé avec le câblage du chronotachygraphe.

o *Le paramétrage et sa mise à jour*

Ces EAD ont été installés selon un paramétrage conforme au cahier des charges publié le 28 janvier 2010 qui, ensuite, a été modifié par la circulaire de la DSCR du 4 décembre 2010.

Une régularisation de ces paramètres a donc été nécessaire, soit par les fabricants, soit à l'occasion de la première vérification annuelle (cf plus loin).

o *La vérification du montage*

Comme indiqué précédemment, ces montages ont été effectués par des opérateurs différents : les fabricants, ou des installateurs qualifiés ou non. Dans ce dernier cas une vérification devra être ultérieurement opérée par l'UTAC.

A terme, toutes les installations effectuées dans le cadre de l'expérimentation devront avoir obtenu des certificats UTAC.

Dans cet objectif, il a été demandé aux six entreprises de fournir à l'UTAC la liste exhaustive des véhicules équipés en indiquant pour chacun la marque de l'EAD qui a été installé, afin de pouvoir procéder « a posteriori », le cas échéant, à la vérification et à la validation des installations. De même la liste des véhicules neufs équipés au 1<sup>er</sup> semestre 2010 .

*b- La mise en place de l'obligation d'équipement des véhicules neufs affectés au transport d'enfants*

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, un véhicule neuf est livré équipé par le constructeur qui délivre l'« attestation d'aménagement » (ex-carte violette) mentionnant l'affectation « transport d'enfants ».

- Un cas particulier a été évoqué : les véhicules neufs affectés à du transport d'enfants, livrés par le constructeur (parfois situé à l'étranger) en décembre 2009, mais immatriculés en janvier 2010, après la date d'entrée en vigueur de l'obligation d'équipement. Ils sont désormais soumis à l'obligation d'équipement en EAD et devront faire l'objet d'un équipement en retrofit. (ci-dessous)

*c- L'équipement d'un véhicule déjà en circulation (« retrofit »):*

Lorsque le transporteur prend l'initiative d'équiper son parc existant, il pourra procéder à l'installation des EAD selon les deux modalités évoquées précédemment :

1. par le constructeur ou son réseau, tel que prévu dans le cahier des charges ;
2. par un réseau d'indépendants qualifiés par l'UTAC.

- Il est tout à fait possible, pour un ensemble d'entreprises filiales d'un groupe, de se déclarer « installateur indépendant » à condition d'avoir rempli les formalités nécessaires à leur qualification auprès de l'UTAC.



- Le cas peut se présenter d'équiper des véhicules dont le carrossier/constructeur a disparu. S'agissant en général de véhicules anciens, plus simples, sur lesquels l'installation ne devrait pas poser de problèmes importants, il convient d'examiner au cas par cas la question avec les installateurs.

## **B - Dans ces trois cas : deux effets**

*a - cette installation conditionne la mention « transport d'enfants » sur l'attestation d'aménagement (ou carte violette)*

Cette obligation d'équipement ayant été instaurée dans le cadre du transport d'enfants, la mention « transport d'enfants » ne devra être portée par le constructeur sur l'attestation d'aménagement du véhicule que si le véhicule est livré avec l'EAD monté et activé.

Du fait du décalage entre l'entrée en vigueur de l'obligation d'installation au 1<sup>er</sup> janvier 2010 et la délibération de la CNIL du 28 janvier 2010, un délai avait été consenti début 2010 pour permettre la mise en conformité des appareils avec les nouvelles règles du cahier des charges de décembre 2009 et les prescriptions de la CNIL, sachant que, sans être précisément fixé, ce délai devait être le plus court possible.

*b – l'attestation de montage doit être fournie lors du contrôle technique*

Toute installation fait l'objet d'un certificat de montage et d'étalonnage, fourni par l'installateur, qui devra être présenté au contrôle technique.

- [L'arrêté du 27 juillet 2004 relatif au contrôle technique des véhicules lourds](#) est en cours de modification pour décaler du 1<sup>er</sup> janvier 2011 au 1<sup>er</sup> juillet 2011 la date à laquelle les contrôleurs pourront exiger l'attestation de montage (comme l'attestation de vérification mentionnée plus loin) pour les véhicules neufs de transports d'enfants immatriculés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

A noter que, durant cette période transitoire qui s'étendra jusqu'en 1<sup>er</sup> septembre 2015, date à laquelle tous les autocars devront être équipés, ces documents ne seront pas exigés lors du contrôle technique des véhicules équipés d'EAD mais non affectés au transport d'enfants (ce qui est le cas de certains véhicules des six entreprises « expérimentales »).

## **D– Comment, à l'avenir, simplifier ces procédures ?**

*a - Le branchement de l'EAD sur le véhicule*

Comme l'ont suggéré les entreprises, peut-on envisager une prise de branchement sur le véhicule commune aux trois EAD ?

- En réponse, les trois fabricants ont indiqué être en mesure de mettre au point un système commun de branchement électrique.

Dans les faits cela ne va concerner dans un premier temps que les véhicules neufs car les circuits électriques des véhicules ont beaucoup évolué ces quinze dernières années. Cependant, si, une fois mis au point, il peut être installé sur des véhicules déjà en circulation, cela permettra de simplifier, de gagner du temps et d'éviter des coûts.

### *b – Les modalités d'exécution des opérations d'installation et de vérification*

Se pose dès à présent la question du renforcement du maillage du réseau.

Les débats ont mis en évidence la nécessité, pour les transporteurs, de disposer d'un réseau d'installateurs et de vérificateurs suffisamment dense, et habilité pour toutes les marques, afin d'éviter de couvrir des distances excessives qui engendreraient des coûts supplémentaires, y compris pour l'environnement.

- Les installations et les vérifications « volantes », c'est-à-dire des prestations qui sont réalisées en dehors des sites qualifiés (donc sur « site client ») ne sont pas autorisées. En revanche un installateur et/ou vérificateur peut être qualifié sur un ou plusieurs sites qualifiés en fonction de l'organisation de la société et ceci en cohérence avec le dossier de qualification déposé à l'UTAC. Dans ce cadre, on parle de sites « déportés » qui doivent impérativement apparaître sur l'attestation de qualification UTAC. Pour cela, il faut démontrer que ces sites ont des installations et des équipements nécessaires à la bonne exécution des tâches techniques et administratives. De plus, une procédure qualité doit décrire le processus à suivre pour respecter les cahiers des charges et cette organisation.

Cependant, afin que ce réseau puisse se déployer autant que de besoin, il est nécessaire que les transporteurs engagent, dès à présent, le montage en « retrofit » des EAD sur leur parc existant.

## **2 – FONCTIONNEMENT (mise en route et recueil des données)**

### **A – Le délai de mise en route de l'appareil**

Avant que le conducteur ne souffle, un certain délai est nécessaire pour permettre à l'appareil d'atteindre la température adaptée à son fonctionnement. Les fabricants signalent que les appareils ont été testés dans des températures de  $-40^{\circ}$  à  $+85^{\circ}$ . Sous nos latitudes ce délai devrait se situer entre 10 et 30 secondes au maximum, sauf en cas de très grand froid où il peut atteindre 2 minutes.

- Après débat et examen de solutions techniques éventuelles, il a été décidé de ne pas compliquer l'installation existante. Comme les professionnels eux-mêmes, entreprises et salariés, l'ont exprimé : « *la sécurité vaut bien quelques secondes supplémentaires* », d'autant plus que « *d'autres équipements demandent également un certain délai pour leur mise en route effective* » (ex : chronotachygraphe électronique).

### **B- La réinitialisation du dispositif**

Comment procéder si, selon une pratique utilisée couramment dans les entreprises, un autre salarié que le conducteur met en route le véhicule ?

En effet, le matin, en particulier en période de froid, il est d'usage qu'un membre du personnel de l'entreprise, qui n'est pas obligatoirement un conducteur, procède au démarrage des véhicules afin de les faire chauffer, avant la prise de volant des conducteurs qui leur sont affectés. Une réinitialisation du dispositif est nécessaire pour que chaque conducteur qui va prendre le volant de son véhicule « pré-chauffé », puisse effectuer le contrôle de son souffle.

Afin que les entreprises puissent la transcrire dans leurs règlements intérieurs ou leurs notes

de service, il a été demandé à chaque fabricant de fournir aux exploitants la marche à suivre décrivant la procédure à mettre en œuvre pour réinitialiser l'EAD dans les deux cas suivants :

1. démarrage par l'arrière (sans souffle);
2. souffle dans l'appareil par un tiers autre que le conducteur.

➤ Observation : quelle que soit l'option offerte par le fabricant, la solution doit présenter toutes les garanties de sécurité (efficacité de l'EAD, absence de blocage intempestif...).

## C – Le souffle

### a - Durée du souffle

Le souffle doit être suffisamment long (environ 5 secondes selon les matériels), ce qui peut poser des difficultés pour des personnes malades, convalescentes ou présentant à titre permanent des difficultés respiratoires (asthme...). Les quelques exemples rencontrés lors de l'expérimentation ont été résolus au cas par cas.

➤ Observation : les solutions de ces problèmes individuels doivent être recherchées au sein de chaque entreprise en liaison avec le médecin du travail.

### b- Cadence des souffles : prise en compte des premiers résultats de l'expérimentation

Les observations faites par les entreprises lors de la première phase de l'expérimentation ont porté essentiellement sur la mise en route du dispositif dans le véhicule et son utilisation quotidienne dans le cadre de l'exécution d'un service, concernant notamment les délais de validité des souffles, les temps de pause entre deux souffles, les possibilités de redémarrage sans souffle etc...Elles ont été prises en compte dans la modification du cahier des charges effectuée en décembre 2009 et dans la délibération de la CNIL du 28 janvier 2010.

### c – « Discrétion » du souffle ?

Certains conducteurs, adhérant cependant à cette démarche, ont fait part de leur souhait que l'appareil soit installé dans le poste de conduite de façon à ce que le souffle soit le plus discret possible vis à vis des passagers. (« c'est humiliant de souffler devant des enfants »). En revanche, d'autres conducteurs ont indiqué qu'il était préférable de ne pas dissimuler l'appareil et d'expliquer au public l'objectif préventif poursuivi par l'entreprise.

➤ Observation : ce besoin d'explication et de transparence a été pris en compte dans les documents d'information destinés aux conducteurs, et au grand public.(cf infra)

### d – Interférence de l'utilisation de produits alcoolisés

Certains produits d'entretien contiennent de l'alcool et sont, de ce fait, susceptibles de provoquer un blocage. Une information doit être donnée aux conducteurs sur ces types de produits.

➤ Observation : ce point peut être traité par le chef d'entreprise et le responsable de l'atelier.

De même certains produits médicamenteux peuvent entraîner le blocage. Le cas a été rencontré lors de l'expérimentation (bains de bouche).

➤ Trois observations :

1. une information doit être mise en place en liaison avec le médecin du travail.
2. le salarié doit être incité à signaler à son médecin traitant et à son pharmacien, lors de prescriptions de médicaments, qu'il doit souffler dans un éthylotest.

3. la réglementation (de niveau européen) classe les médicaments par groupes et impose l'apposition de pictogrammes sur les médicaments à effets notoires (*cf. annexe II*)

## D- Les embouts

### a – Individuels

- Le transporteur doit mettre les embouts à la disposition du conducteur et assurer leur renouvellement.
- Le conducteur doit les conserver dans un conditionnement qui assure leur hygiène. A cette fin diverses solutions ont été mises en place (boîte , étui...).
- Chaque conducteur est invité à nettoyer ses propres embouts qu'il utilise, en pratique et suivant les cas, une semaine en moyenne. D'après les conseils donnés par la médecine du travail, un lavage à l'eau et au savon suffit. Afin d'éviter de changer chaque fois l'embout, une solution technique a été présentée par un fabricant : des embouts à clapet « anti retour » avec un capuchon. Cette dernière option présente un coût d'exploitation moindre.
- Le recyclage peut s'effectuer comme pour tout autre déchet en plastique, (gobelet etc...).

Faut-il prévoir des embouts supplémentaires destinés à des personnes autres que le personnel de conduite, voire extérieures à l'entreprise (personnel de maintenance, concessionnaire, intervenant lors des visites techniques ou autres...)?

- Observation : on rappelle que l'objectif est d'empêcher le démarrage d'un autocar avec passagers. Or dans ces cas de maintenance à l'intérieur ou non de l'entreprise, avec un véhicule sans passagers, l'usage du « by-pass » par ce personnel autre que le conducteur est admissible d'autant plus qu'il sera « tracé » dans l'appareil comme un « évènement ».

### b - Correspondant à chaque marque d'EAD

Il faut rappeler que chaque type d'EAD a été homologué selon ses propres caractéristiques techniques et sa propre fonctionnalité, qui exige une configuration adaptée de l'embout à chaque type appareil. En conséquence, à terme dans le cadre de la généralisation, au fur et à mesure de l'acquisition par les entreprises de véhicules d'occasion, un parc se verra équipé d'autant d'EAD qu'il en existera sur le marché et chaque conducteur pourra être amené à conduire plusieurs véhicules équipés d'EAD différents.

Ainsi chaque entreprise devra mettre à la disposition de son personnel autant d'embouts que nécessaire.

Les transporteurs évoquent la situation d'un conducteur qui, prenant le volant d'un véhicule équipé d'un type d'EAD dont il ne dispose pas de l'embout correspondant, est, de ce fait, dans l'impossibilité de prendre son service, puisqu'il ne peut pas utiliser l'EAD pour démarrer .

- Observation : la spécificité des embouts a mis en évidence une difficulté, que l'on retrouvera ensuite concernant le recueil et l'exploitation des données : l'absence d'interopérabilité entre les appareils de marque différentes.

Lors de la réunion technique du 10 juin 2010, les trois fabricants ont confirmé que les embouts eux-mêmes ne pouvaient être ni modifiés ni standardisés, sous peine de revoir entièrement la conception de chaque appareil et de lancer une nouvelle procédure d'homologation. Cependant, ils se sont engagés formellement auprès des transporteurs à étudier la réalisation d'un « adaptateur d'embout interchangeable » entre leurs trois appareils et, à cette fin, de procéder aux tests nécessaires pour garantir le maintien des performances de chaque appareil conformes à son homologation.

## E – Les blocages

Rappel : En aucun cas, l'utilisation de l'EAD provoquant un blocage ne doit donner lieu à sanction.

Deux cas de figure peuvent se présenter :

- soit l'incident a lieu dans l'entreprise, à la prise de poste et une solution de remplacement peut être trouvée (certaines entreprises prévoient tous les matins la présence d'un conducteur supplémentaire). Pour les rares cas de blocage constatés, l'expérience a montré qu'il était possible, dans l'entreprise, de trouver une solution adaptée rapidement, sans conséquence sur le déroulement du service. L'une des entreprises a installé un éthylomètre dans le dépôt sur lequel tout conducteur peut, s'il le souhaite, vérifier son taux d'alcoolémie. Si ce taux l'empêche de prendre le volant, il peut ainsi, selon le cas, être affecté à une autre tâche dans l'entreprise pour la journée, ou reconduit chez lui.
- soit l'incident se produit hors de l'entreprise : soit le matin près du domicile du conducteur s'il n'est pas tenu à revenir quotidiennement à l'entreprise (transport scolaire), soit au moment de sa reprise de service dans la journée, au cours du circuit. Le principe général, inscrit dans les modèles de clauses de règlements intérieurs (ou de notes de service) adoptées par le CNT est d'imposer au conducteur de prévenir aussitôt le responsable de l'entreprise.

Dans chacune des six entreprises de l'expérimentation, suivant les cas, les modèles de clauses sont intégrées dans les règlements intérieurs ou diffusés par note de service.

D'une manière générale, dans l'ensemble des six entreprises, très peu de cas de blocage ont été constatés.

- Pour l'une des entreprises, deux cas de blocage liés à l'alcool se sont produits. Comme ils ont eu lieu sur le site de l'entreprise, une solution a été rapidement trouvée. Les conducteurs concernés ont admis que le blocage était dû à une prise d'alcool le jour précédent, dont ils n'avaient pas vraiment mesuré les effets dans le temps. C'est ainsi que les documents pédagogiques précisant l'évolution du taux d'alcoolémie en fonction du temps (type « réglette ») ont été mis au point et distribués.
  - Dans une autre, deux souffles positifs ont été enregistrés :
    - l'un dû à l'alcool un lundi matin suite à un repas pris la veille ; le conducteur l'a admis et n'a pas pris le volant ;
    - l'autre survenu après une prise de médicaments ; un courrier a été adressé à la médecine du travail.
  - Une troisième a eu connaissance d'un blocage en entreprise. Après épuisement des délais (de 10 minutes, puis 30 minutes), le souffle du conducteur est devenu négatif, l'appareil a pu être débloqué et le conducteur a repris de volant avec des consignes de prudence. C'était un cas exceptionnel dans cette entreprise.
  - Dans une quatrième, aucun blocage n'est intervenu, mais l'excellente initiative d'un conducteur a été signalée : la nuit précédant une prise de volant pour un voyage touristique, celui-ci a prévenu l'entreprise à 5 heures du matin qu'il ne se sentait pas en condition de conduire compte tenu de l'alcool qu'il avait consommé la veille.
- Observation : la plupart des cas constatés étaient dus à une consommation d'alcool remontant à la veille, ce qui montre l'utilité d'éléments d'information sur les effets de l'alcool dans la durée (qui sont précisés dans le dépliant établi par la DSCR à l'intention

des conducteurs, cité plus loin III-1). Le dernier comportement signalé est particulièrement encourageant (et doit être encouragé !) : il prouve que, pour ce conducteur, l'alcool n'est plus un tabou puisqu'il a eu la franchise de dire qu'il était la cause de son indisponibilité et il montre qu'il a pris conscience de sa responsabilité et du risque qu'il était susceptible de faire courir à ses passagers.

## **F– Le démarrage en urgence : identification du bouton d'urgence**

Les expériences ont été largement partagées par les entreprises. L'une d'elles a signalé avoir été victime d'un incident grave dont les conséquences ont été alourdies du fait de la présence d'EAD dans les véhicules. On rappelle les faits : un incendie s'est déclaré en fin de nuit sur un véhicule en l'absence de tout personnel. Des personnes extérieures à l'entreprise ont voulu intervenir pour faire démarrer les véhicules voisins du car en feu afin de les éloigner et n'ont pas pu y parvenir, puisque l'EAD était activé et qu'ils en ignoraient le fonctionnement. Ces véhicules ont également été endommagés avant que le personnel de l'entreprise, arrivé entre temps sur les lieux, n'ait pu intervenir.

Cet événement pose la question du démarrage d'urgence : le système doit être le plus simple possible, concilier fiabilité, sécurité et prévention du vandalisme.

- le bouton d'urgence doit être visible et facilement reconnaissable, y compris par les services de secours (pompiers etc...).

C'est pourquoi il a été demandé aux fabricants d'EAD d'étudier la mise au point d'un capot rapidement identifiable par sa couleur et son graphisme. Les propositions communiquées par deux fabricants, Alcolock et Draeger, ont été retenues, (*annexes 14 et 15*), le point essentiel étant que le bouton d'urgence soit reconnaissable et visible.

➤ Cet équipement et sa « signalétique » devront être mentionnés aux services de secours, notamment à l'occasion de la visite périodique des entreprises en application de la réglementation relative aux « installations classées pour l'environnement » (ICPE)

- le bouton d'urgence doit être sécurisé .

Le dispositif doit être inviolable, sachant que les systèmes de verrouillage peuvent être différents : plombs ou clé.

Sur ce point une autre entreprise a fait part des mesures qu'elle a prises : sur ses véhicules, tous les dispositifs de coupe-circuit sont plombés. L'entreprise s'est dotée d'une pince avec le cachet de l'entreprise pour poser les plombs. Les plombages font l'objet de contrôles aléatoires. En cas d'urgence, le coupe-circuit est déplombé, puis replombé par l'entreprise à l'aide de la pince qu'elle détient.

➤ Observation : il est fortement recommandé de prévoir, dans le règlement intérieur (ou une note de service), que chaque conducteur doit surveiller le plombage du dispositif d'urgence de l'EAD. Ainsi le viol du plombage devient une « faute grave » (acte commis en violation des dispositions du règlement intérieur ou de la note de service, relatives à l'usage du matériel de sécurité).

### **3 - RECUEIL ET EXPLOITATION DES DONNEES**

#### **A - Une mise à disposition retardée**

Comme cela a déjà été indiqué, les systèmes de téléchargement, logiciel ou autre, n'ont pu être mis à la disposition des entreprises que courant octobre.

Les entreprises ont fait part de leur exigence de pouvoir, à terme, elles-mêmes récupérer les données, les gérer et les conserver sur leur propre serveur.

Mais durant la phase expérimentale, avant la mise au point des systèmes définitifs, les données leur ont été restituées par le fabricant, qui est venu les télécharger dans l'entreprise.

#### **B – Des systèmes de chargement propres à chaque marque d'EAD**

Chaque marque d'EAD dispose de son système de chargement et aucune interopérabilité n'existe entre elles. On rappelle que l'appareil utilisé dans cette démarche préventive avait été conçu au départ pour être mis en service dans un contexte judiciaire, impliquant des fonctionnalités correspondantes, parfois incompatibles avec le nouvel objectif (comme l'affichage du taux d'alcoolémie), et, en tout état de cause, sans aucun besoin d'interopérabilité. En revanche, dans ce contexte de généralisation d'un équipement préventif, chaque entreprise, au fur et à mesure qu'elle renouvellera son parc, en particulier par l'achat de véhicules d'occasion, sera équipée d'autant d'EAD que de marques existantes sur le marché, et elle devra disposer d'autant de systèmes de chargement différents et non compatibles entre eux. Cette situation entraînera une gestion difficile et coûteuse. On retrouve à ce niveau un problème du même type que celui rencontré à propos des embouts.

- Les entreprises expérimentales ont clairement indiqué que, même si elle ne doit déboucher que dans plusieurs années, la question de la normalisation du recueil des données doit être posée dès à présent. Ce point sera repris dans les conclusions.

### **4 – DROIT D'ACCES DES SALARIES**

Selon la [CNIL](#), sur la base de [loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés](#), l'entreprise doit informer ses salariés de l'existence de ce droit.

### **5 – MAINTENANCE ET VERIFICATION**

L'élaboration de l'arrêté du 5 août 2010, modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 et relatif à la vérification et à l'étalonnage des appareils, s'est déroulée au cours de l'expérimentation, ce qui a permis d'en étudier tous les aspects en concertation avec les transporteurs, les fabricants, l'UTAC et les ateliers indépendants qualifiés, dans le but de le rendre le plus concret et opérationnel possible.

Les principaux points à traiter étaient les suivants : le principe d'une vérification obligatoire et périodique ; un étiquetage ; la délivrance d'une attestation qui devra être présentée au contrôle technique ; la qualification des vérificateurs...L'objectif visé était de tendre autant que possible vers la simplification et l'harmonisation des procédures, des cadences, des intervenants etc...tout en assurant la fiabilité totale des opérations.

L'article 75 bis de l'arrêté du 2 juillet 1982 prévoit à présent l'**obligation** d'une vérification périodique et indique par qui elle doit être effectuée. L'arrêté a été complété par une nouvelle annexe (annexe 12).

Les principales dispositions sont les suivantes :

- L'UTAC, interlocuteur habituel des entreprises, qui assure déjà la qualification des installateurs, est désigné comme organisme de qualification des vérificateurs.
- Le vérificateur doit disposer d'un personnel formé et aucune sous traitance n'est possible.
- Cette vérification a une périodicité annuelle, mais, comme le souhaitent les entreprises, elle est à date « glissante » pour laisser aux exploitants la souplesse nécessaire pour coordonner les différents contrôles obligatoires des véhicules et de leurs équipements (chronos etc...). Ainsi les dates sont indiquées en mois et année sans mention du jour.
- La vérification est réalisée entre deux valeurs de concentration (0,25 mg et 0,5 mg /litre d'air expiré)
- En ce qui concerne les seuils appropriés pour pratiquer l'étalonnage d'entretien, les fabricants ont conseillé de rester dans des standards existants reconnus et pratiqués. C'est pourquoi il a été décidé de se référer aux standards actuellement utilisés pour les éthylomètres et de retenir les taux prévus par la recommandation R 126 de l'OIML, ce qui permet d'assurer la précision attendue pour la valeur souhaitée, à savoir 0,10 mg/l d'air expiré, applicable aux conducteurs de véhicules de transport en commun.
- Le respect de cette obligation est certifié par une « attestation de vérification périodique » dont le modèle est fourni par l'annexe 12 de l'arrêté précité.
- Ce document sera présenté à chaque contrôle technique, de même que le certificat fourni par l'installateur initial selon lequel l'EAD a été monté et étalonné, et l'attestation de qualification du vérificateur fournie par l'UTAC.

N.B. : comme indiqué précédemment, [l'arrêté du 27 juillet 2004 relatif au contrôle technique des véhicules lourds](#) est en cours de modification pour décaler du 1er janvier 2011 au 1er juillet 2011 la date à laquelle les contrôleurs pourront exiger l'attestation de montage (comme l'attestation de vérification mentionnée plus loin) pour les véhicules neufs de transports d'enfants immatriculés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

- Observation : Comme cela a été noté pour l'installation des EAD, se pose de nouveau la question de la mise en place d'un réseau d'opérateurs suffisamment dense pour éviter les coûts et pertes de temps.



### III – OBSERVATIONS SUR L'ACCOMPAGNEMENT DE CETTE MESURE

Le groupe de travail du CNT avait mis en évidence l'importance pour les entreprises, sur un sujet longtemps considéré comme « tabou » comme l'alcoolisme, de consentir, en interne, un effort approfondi et soutenu de formation et de dialogue avec les salariés et leurs instances représentatives en relation avec la médecine du travail, tant pour prévenir les incidents que pour les gérer, le cas échéant.

Il avait également insisté pour que les entreprises informent leurs principaux « partenaires » sur l'ensemble de la politique qu'elles poursuivent pour réduire le risque routier, et sur les moyens de prévention auxquels elles ont recours, parmi lesquels s'inscrit l'EAD qui doit être perçu comme un outil visant à renforcer le niveau de sécurité déjà élevé de leur activité : les autorités organisatrices avec lesquelles elles passent leurs conventions, les forces de l'ordre, les chefs d'établissements scolaires, les parents d'élèves et plus largement, leur clientèle actuelle ou potentielle.

Ces deux points ont été repris dans l'avis du CNT du 9 juin 2009 (*Annexe 1*) et mis en application au cours de l'expérimentation.

#### 1- LA FORMATION ET L'INFORMATION DES CONDUCTEURS

Chacune des six entreprises volontaires a fait un effort très important d'information et de formation de son personnel. Il paraît utile de faire part des différentes expériences.

- L'entreprise NEGOTI a préparé dès le début d'août 2009 la mise en place de l'EAD en l'incluant dans les actions de formation.

Pour l'assister, elle a fait appel à un cabinet extérieur. Des réunions d'information du personnel se sont déroulées sur trois jours pour traiter des addictions en général et de l'alcoolisme en particulier, avec les interventions d'un conseil en alcoologie, d'un psychologue, le témoignage d'une personne « alcoolique repentie » et une consultation écrite d'un avocat pénaliste. L'accent a été mis sur les effets de l'alcool et leur durée. Le délégué du personnel a été particulièrement impliqué dans ces actions.

D'autre part, une cellule « alcool » a été créée dans l'entreprise comprenant des représentants de toutes les catégories de conducteurs, des commerciaux et des membres du personnel de maintenance.

L'entreprise a consenti un important effort financier pour effectuer cette formation qui a facilité la mise en place de l'expérimentation, perçue comme une application de cette formation. Actuellement tous les conducteurs ont été formés et adhèrent parfaitement à cette démarche.

*Cf. outil « marque page » en annexe n°12*

- L'entreprise PLANCHE a fait élaborer, en partenariat avec les médecins du travail, deux documents pédagogiques, l'un sur l'effet de l'alcool en général, l'autre sur ses incidences suivant le poids des personnes.

- VEOLIA HOUDAN a assuré la formation de son personnel au fur et à mesure par une personne dédiée à cette mission. Une information a été faite au comité d'entreprise (CE) et au

comité d'hygiène et de sécurité des conditions de travail (CHSCT). Cette entreprise souhaite disposer d'outils pédagogiques comme ceux évoqués précédemment.

- Chez NAP TOURISME, des actions de sensibilisation d'information et de formation ont été menées auprès du personnel par voie d'affichage et de réunions, l'accent étant mis sur la prévention, la sécurité et l'ouverture d'un dialogue en cas de difficultés. Une note de service a été diffusée. Les institutions représentatives du personnel (IRP) s'étaient, dès le début, déclarées favorables à cette expérimentation.

- L'entreprise TRANSHORIZON a également effectué cette démarche en interne, en liaison avec l'ensemble du personnel : elle a présenté cette initiative en insistant sur son caractère préventif et rassurant envers les clients. Il a été mis l'accent, à la fois sur le respect des droits individuels de chacun, mais également sur les devoirs envers l'entreprise, les collègues et la clientèle. Les conducteurs, tous concernés puisque les autocars de ligne et de tourisme ont été équipés au même titre que les autocars scolaires, ont eu le sentiment d'être précurseurs dans ce domaine.

- Chez ALPBUS, dès le mois de mai 2009, les instances représentatives du personnel ont été consultées quant à l'intention de l'entreprise de participer à l'expérimentation. Suite à l'approbation du projet, une campagne d'information et de formation a été mise en place auprès du personnel et des partenaires de l'entreprise par le biais de réunions, d'affichage et de diffusion de documents.

Ainsi toutes les entreprises ont accordé la plus grande attention à préparer au mieux leur personnel afin de vaincre le « *tabou* » que représentait jusqu'à présent la consommation d'alcool et d'éliminer les premières réticences : « *Pourquoi nous, conducteurs de transport scolaire ? Pourquoi pas tous les conducteurs de transport de voyageurs ?* ».

#### ➤ Observation

Dans chacune de ces six entreprises volontaires, au fur et à mesure des informations données, des formations dispensées, les salariés ont pris conscience du bénéfice qu'ils pouvaient tirer de cette nouvelle disposition considérée à présent comme « *un gage de sérieux supplémentaire* ». « *C'est une mesure très bonne pour l'image du métier – Que l'on ne nous embête plus avec l'alcool !* » « *Elle nous permet d'affirmer un rôle actif dans la sécurité routière* ».

Ces formations ont permis d'inverser les réactions : après s'être sentis « *stigmatisés* » par une mesure d'application aussi ciblée au début, les conducteurs, informés de l'objectif essentiellement préventif recherché, expriment à présent « *une certaine fierté d'être les premiers* ». Les conducteurs les plus anciens, qui auraient pu être les plus « *réticents* » devant cette nouvelle obligation, ont parfois été les premiers à l'accepter.

Ces actions peuvent s'appuyer sur les outils existants :

- les formations professionnelles initiales et continues et modules spécialisés, dispensés par l'[AFT-IFTIM](#) et [PROMOTRANS](#)
- les documents de la [DSCR](#). Ainsi, en septembre 2010, la DSCR a mis au point un [dépliant téléchargeable, tout particulièrement destiné aux conducteurs](#). (*Annexe 17*). Se référant à leur professionnalisme et à leur sens des responsabilités, il présente l'EAD, son objectif, son fonctionnement, ses limites garantissant le respect de leurs droits et rappelle quelques données de base sur la consommation d'alcool et ses effets.
- Les organismes de prévention (CNAM TS) cf site : [prévention du risque routier](#)
- les associations ([Prévention routière](#) – [ANATEEP](#))

## 2 - TRAITEMENT DES CAS A RISQUES

D'une manière générale, pendant l'expérimentation, les entreprises ont connu relativement peu de cas de blocages de véhicules et elles ont indiqué la conduite qu'elles ont adoptée dans ces rares situations (cf. plus haut).

Indépendamment de ces cas d'alcoolémie que l'on peut qualifier d'« accidentels » concernant des conducteurs qui ont reconnu leur inaptitude temporaire à conduire, la question s'est posée de savoir quel « mode opératoire » adopter devant des cas avérés et répétitifs de personnes vraiment addictes à l'alcool, et qui ne veulent pas le reconnaître.

- Une entreprise prévoit qu'en cas de blocage répété par une même personne, celle-ci serait dirigée vers le médecin du travail pour bénéficier d'un accompagnement individualisé.
- Une seconde rappelle que durant la formation, l'accent a été mis sur les effets de l'alcool et leur durée. Tous les intervenants (médecins, psychologues...) ont donné leurs coordonnées aux salariés en cas de besoin, que ce soit pour des problèmes de consommation d'alcool, de stupéfiants ou de produits médicamenteux.

Le responsable de cette entreprise affirme que, actuellement, aucun cas de dépendance à l'alcool n'existe parmi le personnel. En revanche, il témoigne qu'un cas s'était produit l'année précédente : le conducteur avait été licencié et actuellement, il conduirait dans une autre entreprise. Ce responsable reconnaît aujourd'hui que si le cas s'était produit une fois l'EAD installé, il n'aurait pas été procédé de la même façon : en effet, grâce à l'EAD, le problème aurait pu être détecté plus en amont, ce qui aurait permis de mettre en œuvre un accompagnement de ce salarié: repos, congé, prise en main par le groupe « alcool », rôle du médecin du travail etc....Une troisième entreprise confirme ce témoignage : elle a connu un cas analogue qui l'a conduit à licencier immédiatement un salarié, procédure qu'elle aurait évitée à présent.

- Observation : comme les entreprises l'expriment : « *si la prévention est efficace, ces cas doivent devenir de plus en plus exceptionnels* ». Pour autant, elles affirment que, s'ils survenaient, elles ne pourraient pas rester sans réagir : « *Où serait la prévention si un conducteur peut bloquer un véhicule et perturber le service en toute impunité ?* ».
- Il va sans dire que, dans tous les cas, les actions mises en œuvre doivent s'inscrire dans le cadre de l'application de la réglementation, en particulier des dispositions du code du travail.

## 3 - IMPLICATION DES PARTENAIRES

### A –Le suivi médical

Les travaux du CNT, menés en 2009, avaient souligné le rôle essentiel du conducteur en matière de sécurité ; ils avaient appelé l'attention sur deux points prioritaires : s'assurer de l'aptitude à exercer la profession de conducteur et mettre en place un suivi médical approprié.

- Observation : Il convient dès l'embauche, de veiller à éviter l'entrée dans cette profession de personnes qui ne pourront pas en assumer les exigences, en particulier en matière d'hygiène de vie, et d'autre part d'accompagner le salarié tout au long de son parcours professionnel. Une personne peut ne présenter aucun problème au

moment de son embauche, mais connaître des difficultés suite à un événement dans sa vie privée. Il faut donc être en mesure de pouvoir gérer tous les cas de figure : une addiction « permanente » ou « accidentelle ».

*a- rappel de la réglementation : les deux médecines impliquées*

1. Tout conducteur de véhicules de transport en commun de personnes doit avoir satisfait à une **visite médicale d'aptitude à la conduite** régulièrement renouvelée (article R.221-10 du Code de la route). Ces visites médicales, dites « à normes », sont effectuées par des médecins agréés ou des commissions médicales départementales des permis de conduire qui donnent un avis de conformité sur la capacité à conduire un véhicule. Cette visite médicale est **quinquennale** pour les conducteurs de véhicules de transport en commun de personnes âgés de moins de soixante ans, et **annuelle** au-delà.
2. Comme tout salarié d'une entreprise, les conducteurs d'autocars sont soumis aux visites de médecine du travail assurées par les médecins du travail ([article R. 4624 – 10](#) et suivants du code du travail) ; le médecin donne un avis sur l'aptitude à occuper un poste de travail précis, en l'occurrence un poste de conduite, au cours des visites suivantes
  - visite médicale d'embauche ;
  - visite obligatoire tous les deux ans ;
  - visite médicale de reprise après un accident du travail ou une maladie professionnelle (7 jours) ou un arrêt de travail supérieur à 21 jours.

*b – une forte attente des entreprises*

Dans l'ensemble, les entreprises ont pu mener cette expérimentation en liaison étroite avec la médecine du travail.

Pour l'une, par exemple, elle a contribué à établir des documents pédagogiques et il a été convenu qu'en cas de blocage répété par une même personne, celle ci serait dirigée vers le médecin du travail pour bénéficier d'un accompagnement individualisé.

## **B – La CNAM TS et les CARSAT (ex CRAM)**

Dans le cadre de l'expérimentation, la CNAM TS a participé au financement des EAD. Chaque CRAM (devenue depuis CARSAT) concernée, après réunion de son conseil d'administration courant septembre 2009, a fourni aux entreprises la subvention correspondante, les remboursements étant effectués a posteriori sur justificatifs.

L'ensemble des entreprises se félicite des contacts qui se sont établis avec les CRAM dont elles dépendaient. Certaines ont reçu la visite de conseillers techniques qui leur ont prodigué des conseils.

Dans le même temps, les organisations professionnelles et la CNAM TS ont élaboré une convention nationale d'objectifs (CNO) pour permettre la mise en place d'une politique générale de prévention dans le transport routier de voyageurs (*annexe 20*).

La CNO est un accord valable pour 4 ans entre la CNAMTS et une ou plusieurs organisations professionnelles. Elle est spécifique à une activité ou un secteur d'activités. Elle permet aux petites et moyennes entreprises des activités concernées de signer des contrats de prévention avec leur CRAM ou CGSS. Elles ont alors la possibilité de bénéficier d'une aide financière pour réaliser des projets visant à l'amélioration des conditions de santé et sécurité au travail, hors l'application d'une obligation réglementaire, qui peuvent porter sur des actions de

formation (ex : sur les addictions) ou la mise en place d'équipements (ex : EAD). Les taux d'intervention financière se situent entre 70% (actions de formation) et 10% selon le type d'actions

Elle concerne les entreprises de moins de 200 salariés, pour qui la tarification est mutualisée (alors qu'elle est individualisée pour les entreprises de plus de 200 salariés qui bénéficient directement des résultats de leur politique de prévention).

Une telle convention a été signée le 21 mai 2010 par la FNTV et l'UNOSTRA.(cf plus loin)

### **C- Le volet « sécurité routière » de la charte FNTV/ADEME/CNAMTS/DSCR**

La FNTV a signé une « Charte d'engagements et d'objectifs en faveur du développement durable et de la sécurité routière » le 13 octobre 2009 avec le secrétaire d'Etat chargé des transports, la Caisse nationale de l'assurance maladie des Travailleurs Salariés ([CNAMTS](#)) et l'agence de l'environnement et de maîtrise de l'énergie ([ADEME](#)) (*annexe 19*).

Pour la mettre en œuvre, il a été choisi de scinder les deux démarches.

Pour le volet sécurité routière, l'élaboration d'un guide sur la prise en compte du risque routier, sous forme de fiches, est à l'étude. Le cas échéant, il sera réalisée en liaison avec la CNAM TS

### **D- Les organismes de formation**

- Dans les formations initiales et continues (FIMO et FCO) dispensées par l'AFT-IFTIM, l'EAD est pris en compte dans le module « Hygiène de vie et sécurité ». Cependant cette sensibilisation restait encore théorique car les EAD installés sont encore relativement peu nombreux. Un support pédagogique à l'intention des formateurs est en cours de validation auprès de la FNTV.

Le président de l'AFT a fait état de retours généralement positifs des conducteurs. Cependant beaucoup de questions sont posées : « *quand l'utilisation de l'EAD sera-t-elle obligatoire ? Quelle est la fiabilité de l'EAD? Que faire s'il tombe en panne ...* »

D'une manière plus large sur la prévention des risques liés aux addictions (alcool, stupéfiants), il a signalé deux initiatives:

- En région Auvergne: un support sur clé USB a été mis à la disposition des entreprises avec l'aide de la Caisse régionale d'assurance maladie (CRAM).
- En Aquitaine, une démarche a été lancée avec l'AFT - IFTIM pour lancer dans la région une charte « prévention des addictions » et « hygiène de vie et sécurité routière ».

- Chez PROMOTRANS, les programmes FIMO et FCO ont été également élaborés et sont à la disposition des entreprises depuis mars 2010.

## ***4 – ACTIONS VERS LES DONNEURS D'ORDRE, LE PUBLIC TRANSPORTE, L'EDUCATION NATIONALE ET LES MEDIAS***

### **A - Les conseils généraux**

Tout en étant conscients de l'objectif de sécurité routière et de la nécessité de lutter contre les addictions (une information sur cette expérimentation leur a été fournie par l'intermédiaire de l'association des directeurs des services techniques départementaux - ADSTD), il semble que beaucoup de conseils généraux sont encore dans l'expectative, compte tenu de la diffusion encore limitée de l'EAD.

Cependant certains ont choisi de s'engager dans une telle action en concertation avec les transporteurs : ainsi le conseil général des Bouches-du-Rhône a prévu de faire régulièrement le point avec les professionnels et d'intégrer le coût de cet équipement dans les marchés.

## **B - Le public transporté, le personnel de l'éducation nationale et les medias**

Cette mesure suscite beaucoup d'interrogations des **personnes transportées**, des enfants comme des adultes, particulièrement en tourisme. Dès que les explications sont fournies, les personnes approuvent, estimant que « *c'est un gage de sérieux supplémentaire* ».

- Ainsi, une entreprise a organisé des réunions avec des parents d'élèves qui ont été très bien perçues : « *on se sent plus protégés* ». Des journées de sécurité routière ont été organisées avec le concours très efficace de l'ANATEEP.
- Une autre témoigne que lors de l'anniversaire de l'entreprise célébré récemment, le lancement de l'opération « EAD » a été mentionnée, ce qui a suscité de la part du public (senior) des applaudissements. Dans sa plaquette de présentation de l'ensemble de l'entreprise et de ses activités, elle informe de l'équipement des autocars en EAD et en explique le fonctionnement (*Cf. annexe 13*).

Chaque entreprise a engagé, ou projette de le faire dans un proche avenir, des actions d'information auprès des **donneurs d'ordre** (conseils généraux), des forces de l'ordre et des personnels de l'éducation nationale. C'est ainsi que l'une d'elle a constitué un dossier consacré à l'EAD et à son expérimentation : textes, description de l'appareil et de son fonctionnement et dossier de presse sur les premières retombées.

Le représentant d'un conseil général a signalé une question qui ne manquera pas d'être posée : la différence de situation en transport public entre les autocars et les véhicules de moins de 9 places (cf. transport scolaire, transport des personnes handicapées) dont les conducteurs, déjà soumis à un taux d'alcoolémie maximum plus élevé (0,5g/litre de sang), n'auront pas d'EAD à leur disposition.

D'une manière générale, vis à vis du secteur professionnel, comme vis à vis du grand public, cette expérimentation a connu une **retombée médiatique** importante : des articles dans la presse professionnelle nationale, plusieurs échos dans la presse régionale avec témoignage des entreprises concernées, en particulier le 18 janvier 2010, une séquence dans une émission de télévision de grande audience relative à la santé, qui a mis l'accent sur les actions de formation mises en place dans l'une des entreprises « expérimentales ». Autre exemple : début janvier un reportage, réalisé dans l'une des entreprises par Radio Trafic FM, et diffusé plusieurs fois par jour du 3 au 7 janvier 2010 sur les autoroutes ASF et ESCOTA.

## IV – RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS

D'une manière générale, l'expérimentation s'est déroulée dans un très bon climat d'échanges d'expériences, de partages d'informations entre les différents participants, tant sur les points positifs que sur les difficultés rencontrées.

Menée dans la ligne des travaux du CNT qui ont conduit au rapport et à l'avis du 9 juin 2009 (annexe 1), cette expérimentation a permis de préciser les principaux points qui devront assurer la mise en place et l'utilisation de l'EAD dans les meilleures conditions.

Dès le début de l'expérimentation, dans un objectif d'information et de transparence, le ministère chargé des transports a ouvert sur son site internet, au chapitre : « Transports et sécurité routière », une rubrique dédiée à l'EAD et aux actions de prévention, régulièrement actualisée, dont l'adresse est la suivante :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-de-l-EAD.html>

Sur la base de cette expérimentation, on peut dégager un certain nombre de recommandations, et relever quelques interrogations.

Avant d'aborder l'aspect purement matériel et technique, il convient de prendre en compte les incidences sociales et de voir comment préparer, accompagner et expliquer dans les meilleures conditions l'application de cette mesure, tant vis-à-vis des personnels concernés que des partenaires et des utilisateurs du transport.

### ***1 – SUR LES INCIDENCES SOCIALES : PREPARER ET ACCOMPAGNER***

#### **A - assurer l'acceptabilité de l'EAD dans l'entreprise**

Un parallèle peut être fait avec la mise en place de l'obligation du port de la ceinture de sécurité pour les conducteurs professionnels de poids-lourds et d'autocars en 1999 – 2000. A l'époque, la plupart d'entre eux n'avaient pas réalisé l'utilité de cet équipement majeur en matière de prévention du risque routier (parmi les objections : « *perte de temps, équipement inutile, voire dangereux...* »), d'autant plus qu'ils en avaient été exemptés jusqu'alors. Un effort considérable de formation, d'explication a été accompli avec l'aide de l'INRS<sup>12</sup>, qui a permis de dépasser l'aspect contraignant de cette obligation et d'en dégager les bénéfices pour tout le monde, y compris pour les professionnels qui se sont progressivement « appropriés » cette mesure.

**Il faut faire en sorte que la mobilisation engagée par l'expérimentation se poursuive et pour cela, comme l'exige la [CNIL](#) :**

*a – L'entreprise doit informer son personnel sur la place de l'EAD, outil au service d'une démarche globale de prévention des addictions*

1 - L'introduction de cet outil dans l'entreprise et son utilisation ne peuvent se faire sans une action de formation et d'information sur la prévention de l'alcoolisme

L'objectif sera de « lever le tabou » de l'alcool, de **bien connaître le phénomène** et

<sup>12</sup> Institut National de Recherche et de Sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles

ses conséquences, d'accepter d'échanger, de créer un climat de **confiance** pour prévenir les problèmes mais également, s'ils se présentent, pour les traiter au mieux des intérêts de l'entreprise et du salarié. Dans ce cadre, l'EAD apparaît comme un outil préventif de dernier recours.

- Il va sans dire que cette action doit être définie en étroite liaison avec les instances représentatives ou les délégués du personnel, ainsi qu'avec le médecin du travail.

## 2 – Cette action doit être **permanente**

A l'exemple de l'initiative d'une entreprise qui a mis en place une cellule « alcool » composée de toutes les catégories de conducteurs mais également d'autres personnels, une solution serait de mettre en place, en liaison avec le comité d'hygiène de sécurité et des conditions de travail (CHSCT), une structure permanente « dédiée » qui assure le suivi de cette formation, en évalue la pertinence, et le cas échéant, les besoins d'adaptation, et représente, pour le salarié, une ressource d'information facilement accessible, en temps « normal » comme en temps de « crise ».

## 3 - Cette action doit être la plus **collective** possible.

Il convient d'en faire une démarche générale à l'entreprise : impliquer l'ensemble du personnel dans cette sensibilisation et pas seulement le personnel de conduite à qui on fournit, compte tenu du « métier de sécurité » qu'il exerce, un outil d'alerte, l'EAD. Cette priorité doit être appropriée par tous afin d'évoluer d'un climat de « non-dit », voire de méfiance devant un tabou, à un climat de franchise, voire d'entraide devant une difficulté qui peut être résolue.

### *b - L'entreprise doit pouvoir disposer des concours nécessaires*

L'élaboration et la mise à disposition des entreprises de documents de formation et d'information au contenu cohérent et uniformisé, apparaît essentiel.

Il convient donc :

- d'exploiter les outils déjà mis en place par l'Etat (notamment par la DSCR), les associations (Prévention routière, ANATEEP...), les différents organismes de formation (AFT-IFTIM – PROMOTRANS), au moyen de modules spécifiques.

- Recommandation : le passage de la FCO (formation complémentaire obligatoire) à 5 jours doit être mise à profit pour renforcer les programmes sur ces questions de prévention des addictions.

- d'impliquer, aux côtés des entreprises et de leurs organismes de formation, les moyens existants au niveau de l'Etat : CNAM-TS, inspection du travail, médecine du travail, de même que l'organisme de prévoyance du secteur (CARCEPT).

Il appartiendra aux entreprises de mettre en œuvre ces actions de formation, suivant leurs besoins, soit en interne, par le biais d'un personnel dédié à cet effet, soit en faisant appel à un organisme extérieur.

### *c- L'entreprise a la possibilité de s'appuyer sur les organismes de prévention*

Cette politique concourt à la mise en œuvre du programme de prévention du risque routier professionnel, engagé par les entreprises de transport routier avec la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)

Comme indiqué précédemment, une convention nationale d'objectifs a été signée le 21 mai 2010 par la CNAM TS avec la FNTV et l'UNOSTRA, valable pour 4 ans (mai 2014).



Chaque entreprise est invitée à mettre en œuvre cette convention en définissant avec les CARSAT un programme de **prévention des risques professionnels incluant le risque routier**, et sur la base d'un contrat de prévention, de bénéficier ainsi d'une aide financière sur les actions retenues, qui ne doivent pas résulter d'une obligation. Dans ces conditions l'équipement en EAD des autocars déjà en service avant le 1er janvier 2010 peut être prévu, et non celui des véhicules neufs affectés au transport d'enfants, puisqu'une obligation réglementaire a été instituée depuis cette date).

En décembre 2010, la CNAM TS constatait que peu d'initiatives avaient été prises.

#### Recommandation

- Il faut savoir que ce dispositif de CNO est mis en place par la CNAM-TS dans des secteurs d'activité afin de réduire la sinistralité observée (accidents du travail et maladies professionnelles). **C'est donc, pour les entreprises du secteur du transport routier de voyageurs, une opportunité à saisir d'ici l'échéance de la validité de cette CNO, soit mai 2014.**

#### *d – L'entreprise doit définir en interne une procédure sur la gestion des incidents*

Le cadre fixé par le CNT a été très clair : en aucun cas, une utilisation de l'EAD suivie d'un blocage ne doit donner lieu à sanction. Ce point a été clairement mentionné dans les modèles de clauses adoptés dans son avis du 9 juin 2009 .

Pour sa part, la CNIL rappelle qu'en application de l'article 10 de la [loi du 6 janvier 1978, modifiée](#), relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, aucune sanction disciplinaire ne peut être prise sur le seul fondement de l'EAD.

Il conviendrait que les « marches à suivre » puissent être **débattues et fixées au sein des instances partenariales de la profession du transport routier de voyageurs** de façon à ce que les procédures soient définies suivant les cas, alcoolisme accidentel ou éthylisme avéré, incident dans l'enceinte de l'entreprise ou hors de l'entreprise...

Cette demande a été formulée par les organisations syndicales des salariés devant le groupe de travail du CNT et intégralement reprise par la section permanente dans son avis du 9 juin 2009. Elle a de nouveau été exprimée par les représentants syndicaux devant le comité de suivi lors de la réunion à laquelle ils ont été conviés le 23 novembre 2009. Elle a été confirmée par lettre adressée par la CFDT au président du CNT (cf. *annexes n° 9 et 10* correspondance CFDT/ CNT), qui, dans sa réponse, a évoqué l'avis du 9 juin 2009.

- Recommandation : il revient aux partenaires sociaux de prendre les initiatives en la matière.

#### *e- Comment assurer progressivement la généralisation de l'EAD ?*

L'expérimentation s'est déroulée avec quelques entreprises volontaires, très mobilisées sur ce sujet. La phase de généralisation, engagée depuis janvier 2010, s'applique dans un contexte très différent puisqu'il s'agit de faire adhérer toutes les entreprises à cette démarche, et de faire en sorte qu'elles ne la perçoivent pas seulement comme « *une obligation supplémentaire dans un contexte économique et social actuellement complexe* » mais qu'elles prennent conscience qu'elles ont deux enjeux essentiels à relever : renforcer la sécurité d'un transport déjà sûr et affirmer l'image d'une profession responsable.

## **Le rôle des organisations professionnelles nationales et régionales est essentiel.**

Dès juin 2009, la FNTV a consacré sur son [site](#) une rubrique sur le thème de l'EAD

- **Recommandation** : ces organisations ont un rôle d'information et d'incitation à jouer auprès des entreprises pour accélérer le retrofit :
  - en les incitant à établir un plan d'équipement progressif de leur parc d'ici 2015, (sachant que ces initiatives sont éligibles aux subventions de la CNAM TS dans le cadre d'un contrat de prévention jusqu'en 2014). Cela permettrait également aux fabricants d'EAD de pouvoir suivre les commandes.
  - en prévoyant d'effectuer à mi-parcours (fin 2012) une enquête auprès de leurs adhérents pour faire le point des équipements et, le cas échéant, des difficultés rencontrées

*f – Faut-il prévoir de rendre obligatoire l'utilisation de l'EAD ?*

Actuellement, l'utilisation de l'EAD relève de règles internes à l'entreprise. Les contrôles et les sanctions prévues par la réglementation ne portent que sur l'équipement du véhicule.

Il a été souligné à plusieurs reprises que l'absence d'obligation d'utilisation de l'EAD met en cause, dans une certaine mesure, sa « crédibilité ».

De plus, comme l'ont signalé à plusieurs reprises les entreprises participant à l'expérimentation, en cas d'accident, sachant que l'opérateur de transport a une « obligation de sécurité de résultat », quelle sera la décision du juge en matière de responsabilité si l'EAD est installé et non utilisé?

On peut utilement s'inspirer de la démarche adoptée en deux temps pour les ceintures de sécurité évoquée précédemment : obligation d'installation (octobre 1999 ou 2001 suivant les types de véhicules) suivie quelque temps plus tard par l'obligation d'utilisation (juillet 2003).

### **Proposition 1**

- **Il est proposé d'instituer l'obligation d'utilisation de l'EAD par les conducteurs d'autocars au 1<sup>er</sup> septembre 2015, en même temps que la généralisation de l'obligation d'équipement des véhicules.**

*g – Pourra-t-on assurer le suivi médical tel qu'il est souhaité, en particulier par la profession ?*

Les responsables d'entreprises comme les salariés ont, à plusieurs reprises, souligné le rôle essentiel du médecin du travail, **personne « neutre »**, qui assure l'interface entre le salarié et l'entreprise, dans le respect du secret professionnel, et dont le rôle est primordial à l'embauche comme pour le suivi du salarié.

- **Recommandation** :

Il importe que dans chaque entreprise, en tant que de besoin, le médecin du travail soit **impliqué le plus en amont possible**, dès la période de formation, et en tout état de cause dès lors qu'un conducteur laissera apparaître une difficulté avec l'alcool.

En pratique, ce point ne doit pas poser de problèmes dans les grandes et les moyennes entreprises qui disposent de leur propre service médical. En revanche des difficultés pourront se présenter dans les petites entreprises pour lesquelles la médecine du travail est exercée dans un cadre interprofessionnel.

○ *Incidence de la réforme de la médecine du travail ?*

Une réforme de la médecine du travail est engagée par les pouvoirs publics.

Votées dans le cadre de la loi sur les retraites en novembre 2010, les dispositions correspondantes ont été invalidées pour des motifs de forme par le conseil constitutionnel mais doivent être présentées à nouveau au Parlement dans un projet de loi distinct.

Elles visent notamment à pallier le manque de médecins du travail par le recours à des équipes pluridisciplinaires.

- Recommandation : Il conviendra de mesurer l'incidence de cette réforme sur le suivi médical dans la profession du transport routier, en particulier pour les métiers de sécurité, comme ceux de la conduite.

○ *Un réexamen de l'aptitude médicale à la conduite ?*

Depuis peu, en relation avec des travaux conjoints du CGEDD et de l'IGAS<sup>13</sup>, une réflexion est engagée à la DSCR portant en particulier sur le système d'évaluation de l'aptitude médicale à la conduite, pour l'ensemble des conducteurs.

Or, comme rappelé précédemment, l'obtention du permis D impose à tout conducteur d'obtenir périodiquement, auprès d'un médecin agréé par le préfet (ou d'une commission) un avis sur sa capacité à conduire selon des normes définies.

**Proposition 2 :**

- **A l'occasion des deux réflexions récemment lancées, l'une sur la réforme de la médecine du travail, l'autre sur l'aptitude médicale à la conduite, il serait opportun d'étudier comment assurer la complémentarité et la synergie entre ces deux médecines auxquelles les conducteurs professionnels sont soumis : médecine du travail et médecine « à normes » du permis de conduire (« référentiel » commun pour les conducteurs professionnels ?).**

○ *Un dépistage aussi précoce et suivi que possible ?*

L'exercice du métier de conducteur, compte tenu de la part des impératifs de sécurité, exige une hygiène de vie que certains ne peuvent pas respecter : il faut donc éviter que ces personnes entrent dans cette profession et s'y trouvent en situation d'échec.

**Proposition 3**

- **Afin d'améliorer le dépistage de la consommation d'alcool et de produits psychoactifs, il conviendrait d'étudier comment le rendre obligatoire pour les emplois de sécurité, tels que les emplois de conduite, à l'occasion des différentes visites médicales (embauche, périodiques ...).**

**B - Etablir la transparence vis à vis des partenaires et du public**

*a - Partenaires indispensables : les collectivités locales*

- Les collectivités locales, autorités organisatrices de transport, sont concernées au premier chef par cette action destinée à renforcer la qualité et la sécurité des transports dont elles ont la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement, qu'ils s'agissent de lignes régulières ou de circuits scolaires.

Si, comme indiqué précédemment, certaines d'entre elles sont restées au départ en retrait vis à

<sup>13</sup> CGEDD : conseil général de l'environnement et du développement durable  
IGAS : inspection générale des affaires sociales

vis de cette expérimentation opérée par les transporteurs, d'autres ont manifesté de l'intérêt, jusqu'à réagir très favorablement.

- Recommandation : le rôle des autorités organisatrices sera déterminant dans la phase de généralisation de l'EAD comme dans celle du déploiement de la politique de prévention.

Elles doivent s'approprier cette démarche et l'accompagner :

- par l'information sur l'objectif préventif, notamment dans les campagnes de sécurité routière qu'elles organisent ;
- par l'incitation à l'équipement en EAD : en prévoyant dans leur convention l'équipement en EAD de tous les véhicules avant l'échéance de 2015, comme certaines d'entre elles l'ont déjà fait pour les ceintures de sécurité.
- Les collectivités locales peuvent également disposer de régies, et ainsi être impliquées en tant que transporteur.
  - Une information sur l'EAD et son expérimentation leur sera relayée par la CNAM-TS via la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL), membre du comité de pilotage national pour la prévention du risque routier encouru par les salariés.

#### *c- Medias et grand public*

La nécessité d'éviter de mettre le conducteur en situation de se justifier aux yeux des tiers a été très souvent exprimée au cours de l'expérimentation : une absence ou une faiblesse d'information vers l'extérieur pourrait conduire à des malentendus : « *s'il est contraint de souffler dans un EAD, c'est qu'il a commis une faute* ».

Compte tenu de l'existence de l'autre version de l'EAD, visée par le projet de loi LOPSI<sup>14</sup>, qui serait mise en œuvre dans le cadre pénal, toutes les informations doivent être fournies au « grand public » pour qu'il ne fasse aucune confusion entre ces deux équipements ont des finalités différentes, voire opposées.

- Recommandation :

Il faut anticiper les questions des personnes « extérieures » au milieu professionnel du transport, adultes comme enfants, en présentant selon les modalités les plus adaptées à la catégorie de public visé, l'EAD comme un outil préventif pour la sécurité des voyageurs et qui sera généralisé à terme défini.

Dans ce but, la DSCR a établi un dépliant téléchargeable destiné au grand public (annexe 17) qui rappelle la réglementation et insiste sur les points suivants:

- cette mesure devra s'appliquer à tous les autocars en 2015, mais sa mise en œuvre nécessite un certain temps.
- elle est liée au matériel et non au personnel, ce qui explique que certains véhicules seront équipés, d'autres non, indépendamment de la personne qui conduit.

#### *d - Parents d'élèves et établissements scolaires*

On rappelle que dès le lancement de cette action, l'accent a été mis sur les transports d'enfants. Or, comme pour les ceintures de sécurité, tous les autocars n'ont pas pu être équipés du jour au lendemain. Des questions ne manqueront pas d'être posées, en particulier dans le cadre du transport scolaire, sur la « co existence » de véhicules équipés ou non et, pour y répondre clairement et éviter tout malentendu, une communication adaptée est indispensable (généralisation à tous les véhicules d'ici 2015, conducteur formé etc...).

<sup>14</sup> LOPSI : loi d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure

- **Recommandation** : une attention toute particulière doit être portée sur l'information des parents d'élèves et du personnel enseignant. Elle peut être fournie par les dépliants mis au point par la DSCR cités plus haut, mais aussi complétée par des visites d'entreprises et par le concours des associations compétentes en matière de sécurité routière (Prévention routière, ANATEEP).

### C – Prévoir, à terme, les mêmes règles pour l'ensemble du transport public ?

Cette question a été évoquée dans le cadre de l'expérimentation par le représentant d'un conseil général et celui de l'ANATEEP, ainsi que par le CNT dans son avis de juin 2009 .

En effet, une partie du transport public, particulièrement le transport scolaire et celui de personnes handicapées, est effectuée en véhicules de 9 places et moins, dont les conducteurs sont soumis au taux légal en vigueur pour l'ensemble des conducteurs (0,25mg/ par litre d'air expiré au lieu de 0,1) et n'auront pas d'EAD à leur disposition.

#### Proposition 4

- **Afin d'harmoniser les règles dans l'ensemble du transport public, il est proposé, dans un premier temps, de soumettre les conducteurs au même taux d'alcoolémie (0,1 mg/litre d'air expiré), que ce transport soit effectué en autocar, en autobus ou en véhicules de 9 places et moins, par des conducteurs professionnels ou par des particuliers (dans le cas de transports sous convention) .**

## 2 - SUR LES ASPECTS TECHNIQUES

Ils ont été largement traités dans le présent rapport<sup>15</sup>, et ont donné lieu à de nombreuses questions auxquelles des réponses ont pu être apportées au fur et à mesure sur l'appareil lui-même et son fonctionnement. Ils sont rappelés ici de manière synthétique.

En revanche deux types de difficultés causées par la multiplication des dispositifs techniques embarqués ont été soulevés par les transporteurs sans pouvoir recevoir de solution dans l'immédiat. Il convient de les citer.

### A - Installation et fonctionnement de l'EAD : les principales recommandations

#### a - Son installation, sa mise en route et sa maintenance

- **Anticiper** l'échéance d'équipement obligatoire.
- Etablir un **plan** d'équipement et ses étapes avec le fabricant de son choix.
- Se reporter au site de **l'UTAC** pour connaître la liste des installateurs et vérificateurs qualifiés
- Respecter les exigences de fiabilité et de traçabilité de ces opérations qui ne peuvent être effectuées que sur des sites « qualifiés » ou « déportés » (cf plus haut : II-I-D-b)

Puis, après avoir mené les actions de sensibilisation et de formation du personnel indiquées précédemment :

- **avant d'activer l'EAD** : accomplir les formalités sur le site de la CNIL : [Autorisation unique n°AU-026](#). Par cette déclaration, les responsables de traitement de données à

<sup>15</sup> Ce rapport est versé sur le [site de la DGITM dédié à l'EAD](#)

caractère personnel, qui doivent être identifiés dans chaque entreprise, s'engagent à se conformer aux conditions prescrites.

➤ à sa mise en service : assurer la distribution des embouts en nombre suffisant et fournir le conditionnement adapté pour assurer une conservation dans de bonnes conditions d'hygiène.

#### *b - Son utilisation*

➤ Intégrer dans le règlement intérieur ou par note de service les clauses types relatives à l'utilisation et la conduite à tenir en cas de blocage, telles que définies par le CNT.

➤ Prévoir les cas de démarrage par un tiers et donner les marches à suivre fournies par les fabricants pour réinitialiser l'appareil.

➤ Prévoir les cas de démarrage d'urgence et définir la procédure de réarmement et le personnel responsable (plombage ou clé).

➤ Indiquer les précautions à prendre pour éviter l'interaction avec des produits qui fausseraient le résultat du souffle (produits d'entretien, produits médicamenteux, confiserie alcoolisée).

➤ Définir la procédure à suivre en cas de capacité de souffle insuffisante (asthme – insuffisance respiratoire permanente ou passagère).

#### *c – L'information des salariés sur leur droit d'accès aux données*

➤ Recommandation : afin d'éviter toute contestation, il est fortement conseillé aux transporteurs de « formaliser » l'information des salariés sur leur droit d'accès aux données selon différentes formules : affichage dans les locaux de l'entreprise, à bord du véhicule, mention dans le livret d'accueil, le règlement intérieur, une note de service...

## **B – Deux points sans réponse immédiate**

### *a - L'interopérabilité ?*

On rappelle que les éthylotests anti démarrage avaient été mis au point pour être utilisés dans un contexte judiciaire, et concerner des individus identifiés. Cet objectif « répressif » et individualisé justifiait un certain nombre de fonctionnalités qui ne sont plus adaptées à ce nouveau contexte préventif et généralisé, et, de plus, n'exigeait aucune interopérabilité des appareils entre eux.

#### *1 – Les priorités des entreprises*

Deux réunions techniques se sont tenues à l'initiative de la FNTV le 5 mai et le 10 juin 2010 pour examiner, avec les trois fabricants d'EAD qui ont participé à l'expérimentation, les possibilités d'évolution vers une interopérabilité des appareils sur quatre points principaux signalés par les transporteurs :

- les embouts,
- le chargement des données,
- le branchement électrique de l'EAD sur le véhicule,
- la maintenance.

## 2– Les premiers engagements des fabricants

- la mise au point d'un embout adaptable sur les trois EAD;
- l'étude d'un branchement électrique « standard » sur le véhicule.

## 3 – Vers une normalisation du recueil des données ?

La question a été largement débattue, une information plus précise sur la procédure de normalisation a été jugée nécessaire.

Les éléments suivants ont été fournis au comité de suivi par le service compétent du ministère chargé des transports (DGITM/SAGS) :

- *La normalisation du recueil des données est de la compétence de l'UTE (Union technique de l'électricité).*
- *Actuellement aucune norme publiée ou en cours d'élaboration ne traite de cette question.*
- *Trois possibilités sont offertes : proposer l'évolution d'un projet en cours, amender une norme existante ou proposer un nouvel opus dans cette série.*
- *Le processus est identique dans les trois cas :*
  - o *Inscription à la commission de normalisation, payante avec taux différents suivant le type de membre (il existe quatre catégories de membres : personne morale, membre personne morale associée, personne physique, membre correspondant).*
  - o *Inscription et versement d'une cotisation à l'UTE avec exemption pour les PME de moins de 250 salariés (et les universitaires); les autres sociétés doivent passer par l'intermédiaire de leur organisation professionnelle.*
- *La durée du processus de normalisation est de 2 à 3 ans ; dans le cas de l'EAD, la meilleure approche serait de s'intégrer à un groupe existant en ajoutant ce sujet à son plan de travail.*

Suite à ces premiers éléments, dès août 2010, la FNTV a transmis au ministère la liste des transporteurs intéressés à participer au groupe de travail de l'UTE, qu'il a immédiatement communiquée à cet organisme.

### ➤ Recommandation :

Les avantages de s'inscrire dès à présent dans le processus de normalisation doivent être pris en compte : toute nouvelle directive européenne est susceptible de s'appuyer sur une norme publiée dans ce domaine et donc d'imposer cette norme aux pays européens avec transcription en droit national. Il pourrait donc être intéressant de profiter du fait que la France est pionnière sur cette question de l'EAD préventif, que peu de pays sont actuellement intéressés par ce sujet, pour mettre au point une norme qui conviendra d'autant mieux aux trois fabricants concernés qu'ils auront participé à son élaboration.

### *b - Vers une « standardisation » des différents systèmes embarqués et de leur maintenance?*

Plus largement, il a été fait état par les entreprises des sujétions qu'impose le nombre croissant de dispositifs embarqués (contrôlographe, géolocalisation, EAD, billétique, palette pour personnes à mobilité réduite) : multiplication des contrôles et des vérifications périodiques, mais aussi des lignes téléphoniques mobiles embarquées, des moyens de téléchargement, des abonnements... Ce point a souvent été évoqué lors de travaux précédents (ex : rapport du conseil général des ponts et chaussées – CGPC - d'Yves Bonduelle de mars 2005 sur « le renforcement de la sécurité des transports non urbains de voyageurs », travaux du CNT...)

Ainsi, dans son avis du 28 novembre 2006 sur la révision de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes, le CNT avait souligné « *l'avantage de faire coïncider les différentes visites et contrôles techniques des véhicules et de leurs équipements en un même lieu et à une même date.* ».

**Proposition 5**

- **Dans un objectif de rationalisation et d'économie de temps et de moyens, il conviendrait qu'une réflexion soit entreprise pour rechercher une certaine uniformisation des systèmes embarqués et une coordination des opérations de maintenance et de contrôle des véhicules et de leurs équipements.**

**3 – SUR LA COMMUNICATION ET L'ÉVALUATION**

- Il s'agit d'informer l'ensemble des partenaires des nombreuses questions – techniques, juridiques – sociales - économiques - qui ont été abordées et résolues au fur et à mesure. C'est pourquoi ce rapport tente de traduire aussi fidèlement que possible la richesse des travaux du comité et, de ce fait, il est relativement dense. Un outil synthétique et pratique, plus particulièrement destiné aux entreprises qui vont s'équiper et à leurs salariés s'avère utile.

**Proposition 6**

- **Sur la base du rapport d'expérimentation, et dans un objectif pédagogique, il est jugé utile d'élaborer un guide qui, dans une approche pratique, rappellera les différentes actions, décrira les démarches à suivre et en reprendra les principales recommandations. Il sera élaboré en étroite relation avec les organisations professionnelles et la CNAM TS.**

- Ces travaux témoignent du besoin et de la volonté exprimée de mettre en place une politique générale de prévention, ce qui suppose de maintenir cette mobilisation, de mettre à disposition les outils les plus adaptés et de prévoir une évaluation.

**Proposition 7**

- **Le comité de suivi souhaite qu'un bilan soit fait sur l'état d'avancement de cette politique, tant sur les aspects techniques que sociaux, et sur les moyens d'accompagnement disponibles. Les modalités, l'échéance et le cadre le plus ouvert aux différents partenaires seront à définir, en relation avec la CNAM TS.**



## SYNTHESE DES PROPOSITIONS DU COMITE DE SUIVI

### *Assurer la cohérence de cette politique de prévention*

1. instituer l'obligation d'utilisation de l'EAD par les conducteurs d'autocars au 1<sup>er</sup> septembre 2015, en même temps que la généralisation de l'obligation d'équipement des véhicules.
2. assurer la complémentarité et la synergie entre la médecine du travail et la médecine du permis de conduire, à l'occasion des réflexions actuellement engagées de façon distincte, l'une sur la réforme de la médecine du travail et l'autre sur l'aptitude médicale à la conduite ;
3. rendre obligatoire le dépistage de consommation d'alcool ou de produits psychoactifs pour les emplois de sécurité comme ceux de la conduite, à l'embauche et dans le cadre du suivi périodique du conducteur ;
4. étendre le taux d'alcoolémie applicable en transport en commun (0,1 mg/l d'air expiré ou 0,2 g/l sang) à l'ensemble du transport public, qu'il soit effectué en autocar, en autobus ou en véhicules de 9 places et moins .

### *Prendre en compte les sujétions imposées aux entreprises par la mise en place d'équipements nouveaux*

5. rationaliser les opérations de maintenance et les contrôles des véhicules et des systèmes embarqués afin d'éviter pertes de temps et surcoûts ;

### *Faciliter le déploiement de cette politique de prévention des risques en transport routier de voyageurs et en prévoir l'évaluation*

6. élaborer en relation avec la CNAM-TS et les organisations professionnelles, un guide pratique qui rappellera, sur la base du rapport d'expérimentation, les différentes actions, les démarches à suivre, les recommandations.
7. prévoir, en partenariat avec la CNAM-TS, l'établissement d'un bilan sur l'état d'avancement de cette politique de prévention, tant sur les aspects techniques que sociaux, et sur les moyens d'accompagnement, qui pourrait être soumis à l'ensemble des partenaires.

## CONCLUSION

Cette expérimentation a été très fructueuse grâce à la très forte implication de l'ensemble des participants, et en premier lieu des six entreprises « pionnières » et de leurs organisations professionnelles. En 2008, la décision a été prise par les pouvoirs publics d'imposer l'équipement des autocars de transport d'enfants en EAD et en 2009, la concertation s'est faite ensuite sur sa mise en œuvre : après de premières réticences, dues essentiellement au fait que cette obligation était très ciblée sur un type de transport, les entreprises ont suggéré elles-mêmes de la généraliser à l'ensemble du parc, accepté le principe de l'expérimentation et ont ensuite largement fait partager leurs expériences.

L'ensemble des travaux menés, tant par le CNT que par le comité de suivi, a permis de poser clairement les questions, de les examiner de façon objective et de proposer des solutions.

Cette attitude très positive montre la priorité que la profession du transport routier de voyageurs accorde, dans l'intérêt de ses salariés comme des personnes transportées, à la mise en place d'une politique générale de prévention des risques d'addictions, dont l'EAD n'est qu'un outil.

Cet effort de prévention doit être maintenu et poursuivi, y compris pour d'autres formes d'addictions, substances psychoactives et produits médicamenteux, et les actions devront être définies avec l'ensemble des acteurs et des partenaires concernés, dans le cadre d'une concertation qui sera d'autant plus efficace qu'elle sera engagée le plus en amont possible.

---

## GLOSSAIRE

ADF	assemblée des départements de France
AFT-IFTIM	association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports - institut de formation aux techniques d'implantation et de manutention
ANATEEP	association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public
ASAC	association des stations agréées chronotachygraphe et limiteur de vitesse
CARSAT	caisse d'assurance retraite et de l'assurance au travail (ex. CRAM)
CHSCT	comité d'hygiène de santé et des conditions de travail
CISR	comité interministériel de sécurité routière
CNAMTS	caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
CNIL	commission nationale de l'informatique et des libertés
CNO	convention nationale d'objectifs
CNT	conseil national des transports
CRAM	caisse régionale d'assurance maladie (cf. CARSAT)
DGEC	direction générale de l'énergie et du climat
DGITM	direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DSCR	délégation à la sécurité et à la circulation routières
EAD	éthylotest anti démarrage
FCO	formation continue obligatoire
FIMO	formation initiale minimale obligatoire
FNTV	fédération nationale des transports de voyageurs
ICPE	institution classée pour la protection de l'environnement
INRS	institut national de recherche et de sécurité
IPRIAC	institution de prévoyance d'inaptitude à la conduite
LNE	laboratoire national de métrologie et d'essais
MEDDTL	ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ex MEEDDAT ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire
TRV	transport routier de voyageurs
UNOSTRA	union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles
UTAC	union technique de l'automobile du motorcycle et du cycle.
UTE	union technique de l'électricité

## ANNEXES

(toutes les annexes peuvent être consultées et téléchargées sur ce site)

Annexe 1 : Avis du CNT du 9 juin 2009 (qui inclut les modèles de clauses pour règlement intérieur ou note de service)

Annexe 2 : Tableau chronologique

Annexe 3 : Lettre de Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports à Alain Gille, président du CNT du 17 juillet 2009

Annexe 4 : Entreprises/fabricants/nombre de véhicules

Annexe 5 : Membres du comité de suivi

Annexe 6 : Avis de la CNIL du 8 octobre 2009

Annexe 7 : Arrêté du 13 octobre 2009 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes (obligation d'installation des EAD)

Annexe 8 : Circulaire de la DSCR du 4 décembre 2009 modifiant le Cahier des charges techniques des EAD

Annexe 9 : Correspondance CFDT – président du CNT

Annexe 10 : Réponse CNT – CFDT

Annexe 11 : Alcool et médicaments

Annexe 12 : Marque page NEGOTI

Annexe 13 : Extrait de la plaquette de NAP tourisme

Annexe 14 : Bouton d'urgence : proposition Draeger

Annexe 15 : Bouton d'urgence : proposition Alcolock

Annexe 16 : CNIL Délibération n° 2010-005 du 28 janvier 2010 portant autorisation unique de mise en place d'éthylotests anti-démarrage dans les véhicules affectés au transport de personnes (décision d'autorisation unique n° AU-026)

Annexe 17 : Plaquettes d'information DSCR

Annexe 18 : Arrêté du 5 août 2010 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes

Annexe 19 : Charte d'engagements et d'objectifs en faveur du développement durable et de la sécurité routière 14 octobre 2009

Annexe 20 : Convention nationale d'objectifs fixant un programme d'actions de prévention spécifique au transport routier de voyageurs (CNO) du 21 mai 2010



Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

Ministère de l'écologie,  
du développement durable,  
des transports et du logement

direction des services de transport  
sous-direction des transports routiers

tel : 01 40 81 17 45  
fax : 01 40 81 10 66

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)