



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



PLAN JOANA **POUR LE RENFORCEMENT** **DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE** **DU TRANSPORT SCOLAIRE**

DOSSIER DE PRESSE / 30 AVRIL 2025

ÉDITOS



Philippe TABAROT
ministre chargé des
Transports

Le décès de Joana, le 30 janvier, a bouleversé tous les Français. Le test positif au cannabis du conducteur du car impliqué dans l'accident a provoqué une prise de conscience collective sur une pratique isolée mais inacceptable : la conduite de transports en commun sous l'emprise de stupéfiants.

Comme je m'y étais engagé à la suite de ce drame, j'ai souhaité mobiliser les entreprises et les collectivités en charge du transport scolaire pour renforcer la sécurité des élèves qui se rendent quotidiennement dans leur établissement.

Le plan présenté aujourd'hui est le résultat de ce travail collectif. Il permet de renforcer la sensibilisation, la prévention et les dépistages de la consommation de stupéfiants. Il contribue à faire du port de la ceinture de sécurité un réflexe.

Transporter les élèves de primaire, les collégiens et lycéens de notre pays est une mission exigeante, remplie avec professionnalisme par plus de 30 000 conducteurs. Avec ce plan, nous souhaitons préserver et consolider le lien de confiance entre ces professionnels et les familles qui leur confient, chaque jour, leurs enfants. »



François-Noël BUFFET
ministre auprès du
ministre d'État, ministre
de l'Intérieur

Aucun enfant ne doit risquer sa vie à cause d'un chauffeur conduisant sous l'emprise de stupéfiant ou d'alcool. C'est la raison d'être de ce plan d'action contre l'usage de stupéfiants dans les transports scolaires, qui s'inscrit plus largement dans notre combat permanent contre le fléau du trafic et de la consommation de stupéfiants dans notre pays.

Cela passe d'abord par la sensibilisation et la prévention, notamment via le dépistage. Parce que la prévention seule ne suffit pas, il faut également renforcer les capacités de contrôle par les forces de l'ordre et les sanctions pénales et administratives applicables.

Notre détermination pour changer les mentalités et faire reculer ce fléau encore à l'origine d'un accident de la route mortel sur cinq, est totale. Nous n'avons pas le droit de laisser se reproduire le drame de Châteaudun, qui a coûté la vie à la jeune Joana. »

SOMMAIRE



La sécurité du transport scolaire :
tous responsables p.4

Axe 1 : Améliorer la sensibilisation,
la prévention et le dépistage pour lutter
contre les stupéfiants p.5

Axe 2 : Renforcer la sécurité dans
les véhicules de transport collectif p.6

Axe 3 : Écouter, impliquer et
responsabiliser les usagers p.6

Axe 4 : Renforcer les sanctions
applicables p.7

Axe 5 : Renforcer les capacités
de contrôle p.7

LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT SCOLAIRE : TOUS RESPONSABLES

Chaque jour, près de **2 millions d'élèves** empruntent les transports scolaires pour rejoindre leur établissement. Organisé à l'échelle locale, le transport scolaire relève des collectivités territoriales, qui s'appuient sur un réseau d'acteurs publics et privés pour assurer les trajets quotidiens entre le domicile et l'établissement scolaire.

Cette mission est assurée avec un **grand professionnalisme** par plus de 30 000 conducteurs de cars et de bus scolaires, auxquels incombe une **responsabilité majeure** en matière de sécurité.

→ En 2023, les accidents impliquant des autocars ont représenté **0,3% des accidents de la route et 0,7% de la mortalité routière**¹.

Un **cadre réglementaire structuré**, reposant sur des règles précises, des contrôles réguliers et un régime strict de sanctions en cas de manquement, encadre déjà cette activité.

Toutefois, la **progression de l'accidentalité et des conduites à risque révèle la nécessité de renforcer les actions existantes**, notamment en matière de **prévention, de formation, de suivi et de contrôle**.

→ Les principaux facteurs de risque dans le transport scolaire sont le **non-port de la ceinture de sécurité et la conduite sous l'emprise de stupéfiants**.

Le **non-port de la ceinture de sécurité** est encore trop répandu chez les jeunes passagers. Ces 5 dernières années, dans un accident d'autocar, 19% des blessés de 7-13 ans et 30% des blessés de 14-17 ans ne portaient pas la ceinture). En 2024, selon l'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP), sur les 24 retournements ou renversements de véhicules scolaires, 15 n'ont fait aucune victime grâce au port de la ceinture.

Même si le nombre d'accidents reste relativement faible, la conduite sous emprise de stupéfiants est un risque majeur.

Le plan de dépistages mené à la suite de l'accident survenu à Châteaudun, le jeudi 30 janvier, ayant coûté la vie à Joana, une jeune lycéenne, a mis en évidence **des cas préoccupants de conduite après usage de substances pouvant altérer la capacité à conduire** parmi les conducteurs de transports scolaires. Ainsi, en février 2025, près de 30 000 contrôles ont permis de détecter 63 conducteurs alcoolisés (0,22%) et 119 conducteurs positifs aux stupéfiants (0,43%). En mars 2025, plus de 6 000 contrôles ont permis de détecter 14 conducteurs alcoolisés (0,21%) et 26 conducteurs positifs aux stupéfiants (0,44%).

Ces nouveaux risques appellent **une réponse forte et adaptée**.

Dans ce contexte, Philippe Tabarot, ministre des Transports, et François-Noël Buffet, ministre auprès du ministre d'État, ministre de l'Intérieur, ont souhaité proposer un ensemble de nouvelles mesures destinées à **appliquer une tolérance zéro face aux comportements à risque**, dans le cadre d'une action résolue de l'État menée contre les trafics de drogue à la source.

Parce que la sécurité des transports scolaires est l'affaire de tous, le plan vise également à accompagner les constructeurs pour **faire des véhicules des espaces plus sûrs**, en complément d'un cadre réglementaire européen et international qui se renforce en continu afin de **détecter la baisse de vigilance des conducteurs ou encore faciliter l'évacuation des véhicules**.

Ces mesures concrètes seront complétées d'une **action forte de prévention et de renforcement des possibilités de signalement des comportements à risque** pour les enfants et leurs familles.

→ **Renforcer la vigilance collective pour assurer la sécurité de nos enfants, de la maison à l'établissement, telle est l'exigence portée par le plan Joana.**

1. Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

AXE 1

AMÉLIORER LA SENSIBILISATION, LA PRÉVENTION ET LE DÉPISTAGE POUR LUTTER CONTRE LES STUPÉFIANTS

La consommation de stupéfiants s'est banalisée et ses dangers sont souvent méconnus, voire minorés, notamment en matière de conduite. **Une stratégie de lutte contre les stupéfiants doit reposer sur un engagement collectif** : employeurs, conducteurs, entreprises, autorités organisatrices, État, etc.

En complément des contrôles effectués par les forces de l'ordre, **il est nécessaire d'intensifier les dépistages au sein des entreprises** afin d'éviter les risques de conduite après l'usage de stupéfiants. **Il sera donc imposé un test aléatoire par an aux conducteurs de transports publics et scolaires.**

La lutte contre la consommation de stupéfiants passe aussi par une **action renforcée en matière de prévention.**

Dans le cadre du plan Joana, **les entreprises se mobilisent pour mettre en place des plans de prévention et de sensibilisation** sur la lutte contre les addictions. En parallèle, **l'État s'engage à mettre en avant les risques des conduites addictives** dans le cadre des Formations initiales et continues des conducteurs professionnels.

C'est par une mobilisation collective que nous répondrons à ce défi.



La charte signée le 30 avril entre la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) et Régions de France acte d'ores et déjà l'engagement des Régions, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité, et des opérateurs de transport scolaire, à renforcer les actions de formation, de prévention et de dépistage.

– Faciliter et renforcer les dépistages opérés par les employeurs

Mesure n°1 : Imposer la mise en œuvre d'un minimum de 1 dépistage aléatoire par an et par chauffeur pour détecter la consommation de substances pouvant altérer les capacités à conduire

Mesure n°2 : Soumettre les conducteurs à un dépistage lors des visites médicales imposées tous les 5 ans pour le renouvellement du permis de conduire poids-lourds

– Renforcer les obligations en matière de formation et de sensibilisation

Mesure n°3 : Intégrer un module sur les risques des conduites addictives lors des formations initiale et continue des conducteurs professionnels

Mesure n°4 : Inciter à la mise en place de plans de prévention et de formation spécifiques à la lutte contre les addictions par les entreprises opérant des transports scolaires

LA FNTV ET RÉGIONS DE FRANCE S'ENGAGENT :



- à mettre en place des épreuves de dépistage systématiques à l'embauche des nouveaux conducteurs ;
- à réaliser des dépistages de stupéfiants, au moins une fois par an, sur chaque conducteur, de manière aléatoire et inopinée ;
- à renforcer les actions d'information des élèves sur les équipements de sécurité, notamment sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité à bord des autocars.

AXE 2

RENFORCER LA SÉCURITÉ DANS LES VÉHICULES DE TRANSPORT COLLECTIF

La sécurité dans les véhicules de transport collectif est une priorité pour tous les constructeurs.

Son renforcement passe par le développement et l'intégration de dispositifs techniques dans les véhicules de transport. L'installation d'éthylotests antidémarrage, introduits dans les autocars affectés au transport en commun d'enfants en 2010, puis généralisé à l'ensemble des autocars de transport de personnes en 2015, témoigne d'une attention collective croissante aux enjeux de sécurité.

Comme pour l'alcool, **la mise en place d'un stupotest antidémarrage permettra de s'assurer qu'aucun conducteur ne puisse conduire après une consommation de stupéfiants.** Cette solution doit aujourd'hui faire l'objet de développements techniques pour être pleinement opérationnelle.

Le Gouvernement fixe l'objectif que tout nouveau véhicule de transport scolaire comporte un stupotest antidémarrage d'ici 4 ans.

D'autres innovations supposent de poursuivre les travaux de recherche, de développement, puis d'industrialisation. Afin d'identifier les solutions les plus propices au gain de sécurité

dans les véhicules, et pour les porter aux niveaux européen et international dans le cadre de futures réglementations, un groupe de travail associant l'État, les fédérations d'entreprises, les constructeurs et les autorités organisatrices sera mis en place. Les travaux engagés permettront d'éprouver la maturité de plusieurs solutions proposées par les associations de prévention routière : airbags rideaux, dispositifs sonores et lumineux incommodants en cas de non-port de la ceinture, ceintures modulables à 3 points en lieu et place des ceintures ventrales...

Ces nouvelles mesures s'inscrivent dans un cadre réglementaire qui se renforce en continu.

Des réglementations européennes et mondiales imposeront que les nouveaux véhicules, courant 2026, comportent des nouveaux dispositifs avancés pour détecter la baisse de vigilance des conducteurs (comme les caméras embarquées), ou encore des dispositifs pour briser rapidement les vitres des cars afin d'en faciliter l'évacuation.

– Garantir le zéro stupéfiant au volant

Mesure n°5 : Imposer la mise en place de stupotest antidémarrage dans les nouveaux véhicules de transport scolaire d'ici 4 ans.

AXE 3

ÉCOUTER, IMPLIQUER ET RESPONSABILISER LES USAGERS

La sécurité dans les transports scolaires est l'affaire de tous.

Le plan vise à **donner aux élèves et aux familles les moyens de mieux comprendre, signaler et prévenir les situations à risque.**

Cela passe par des outils concrets, comme l'instauration d'un numéro de signalement visible dans les véhicules, mais aussi par un travail de prévention renforcé pour encourager la vigilance et faciliter l'expression des inquiétudes.

Enfin, face au **trop faible taux de port de la ceinture**, il est essentiel de **sensibiliser massivement élèves et parents.** Une campagne nationale, appuyée par une **signalétique renforcée dans les véhicules**, viendra rappeler que chaque geste compte pour sauver des vies.

– Permettre aux passagers d'évaluer les conditions de sécurité et de signaler les comportements dangereux ou inappropriés

Mesure n°6 : Renforcer les possibilités de signalement d'un comportement ou d'une situation à risque dans les véhicules et au sein du cadre scolaire par l'apposition d'un numéro de téléphone visible

Mesure n°7 : Mener une campagne de communication ciblée sur le port de la ceinture de sécurité et les bons comportements à adopter, intégrant l'apposition d'une signalisation de sécurité au dos des sièges

AXE 4

RENFORCER LES SANCTIONS APPLICABLES

Sur les 3398 personnes qui ont perdu la vie sur les routes françaises en 2023, près de 20% ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur sous l'influence de substances. Cette réalité de la délinquance routière a conduit à une prise de conscience de l'**urgence de faire évoluer notre droit**, en remplaçant l'homicide ou les blessures involontaires par l'homicide et les blessures routières, afin de **sanctionner plus sévèrement les comportements dangereux au volant**.

C'est le sens de la proposition de loi visant à créer un homicide routier, portée par le député Éric Pauget et Les Républicains, dont l'examen a été interrompu par la dissolution de l'Assemblée nationale et qui reprendra en 2^e lecture au Parlement en mai.

– Renforcer les sanctions pénales

Mesure n°8 : Créer un délit d'homicide routier, puni de 7 ans d'emprisonnement et de 100 000 euros d'amende, lorsque le conducteur qui a causé la mort d'autrui, conduisait sous l'emprise d'un état alcoolique ou avait fait usage de stupéfiants

Mesure n°9 : Créer le délit de blessures routières ayant entraîné une incapacité totale de travail

inférieure ou égale à 3 mois, puni de 3 ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende, lorsque le conducteur conduisait sous l'emprise d'alcool ou s'il avait fait usage de stupéfiants

Mesure n°10 : Rehausser les quantums des peines à 3 ans d'emprisonnement et 9000 euros d'amende pour les délits de conduite sous l'influence d'alcool et conduite après usage de stupéfiants

– Renforcer les sanctions administratives

Mesure n°11 : Systématiser la suspension administrative du permis de conduire à la suite de la constatation de l'infraction de conduite après usage de stupéfiants

Mesure n°12 : Porter à 2 ans la durée maximale de suspension du permis de conduire en cas de conduite après usage de stupéfiants ou sous l'empire d'un état alcoolique pour les conducteurs professionnels de transport de personnes

Mesure n°13 : Aggraver la perte de points du permis de conduire en la portant à 9 en cas de condamnation pour conduite après usage de stupéfiants aggravée par un état alcoolique

AXE 5

RENFORCER LES CAPACITÉS DE CONTRÔLE

Enfin, le plan d'action permettra de renforcer un peu plus encore les capacités de contrôle des forces de l'ordre, afin de **renforcer leur habilité à détecter la conduite sous l'emprise de stupéfiants**.

– Explorer de nouvelles méthodes de détection et de vérification de consommation de stupéfiants par les forces de sécurité intérieures

Mesure n°14 : Étudier la faisabilité technique de développer un stupomètre, appareil électronique de mesure des stupéfiants chez un conducteur et permettre de procéder aux opérations de contrôle en bord de route en obtenant un résultat opposable ayant force probante, comme c'est le cas de l'éthylotest

– Permettre la détection de nouvelles substances

Mesure n°15 : Ajouter la kétamine aux molécules détectées par les tests de dépistage salivaire

Mesure n°16 : Étudier la faisabilité technique de la détection et de la mesure de la consommation de protoxyde d'azote



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*