

# Transports scolaires

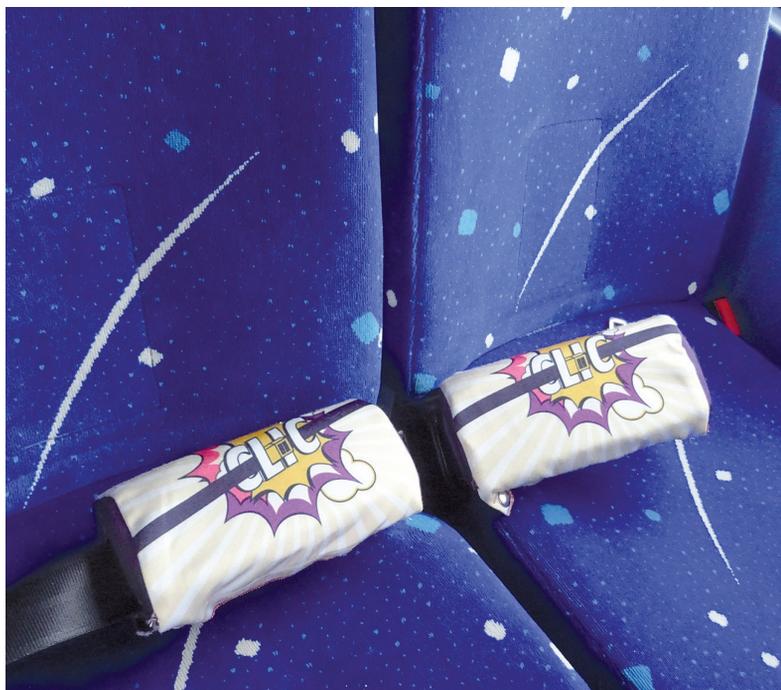
n° 203  
10-2018

ÉDUCATIFS & CULTURELS

*Bientôt la gratuité  
en Hauts-de-France*



RÉGION



## RECHERCHE

*Le "nudge" pour mettre  
sa ceinture de sécurité*

## STATISTIQUES

*La grande rupture de 2016*

## SÉCURITÉ

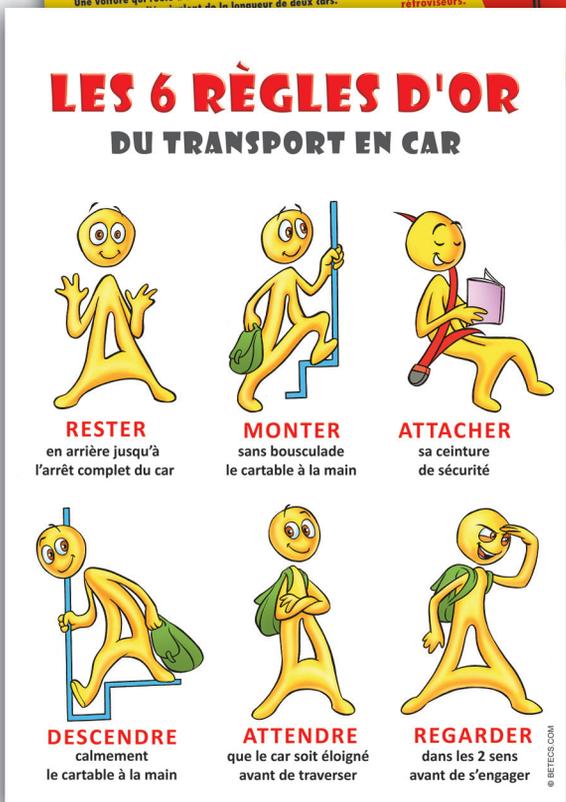
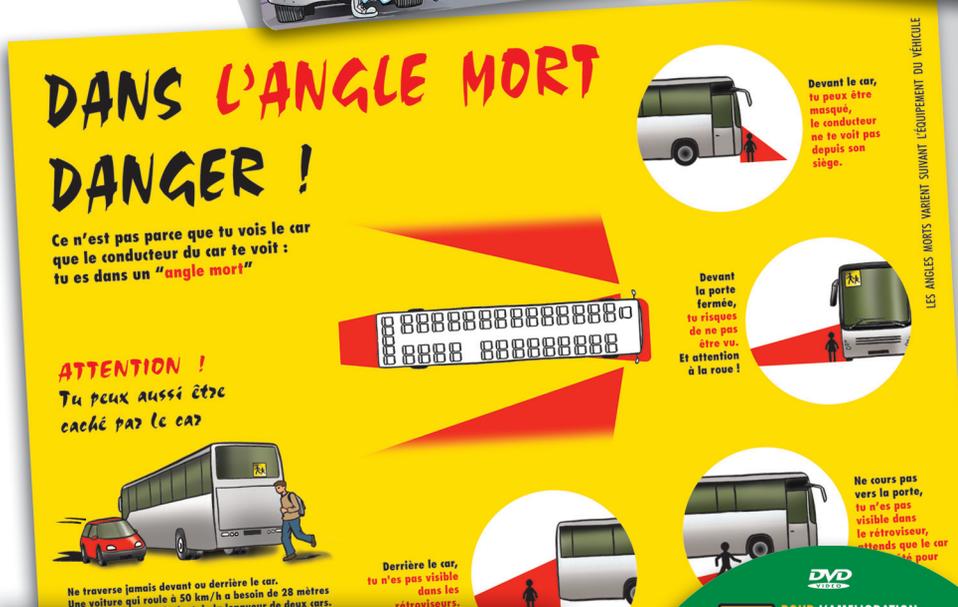
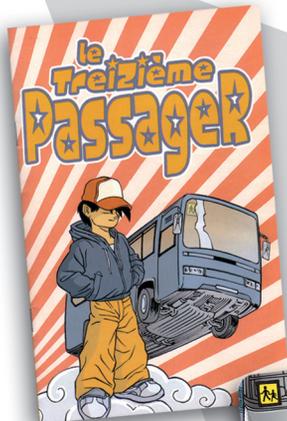
*Attention aux distracteurs*



# Matériel d'éducation à la sécurité

dans les transports collectifs de jeunes

à commander sur  
[www.betecs.com](http://www.betecs.com)



## Le transport contribue à la réussite des élèves



PAR CHRISTOPHE TRÉBOSC

**D**eux nouvelles mesures du Ministère de l'Éducation nationale sont en préparation pour 2019. La première, annoncée par le Président de la République concerne l'instruction obligatoire dès l'âge de 6 ans. Cette mesure n'aura a priori que peu d'impact sur les effectifs car la grande majorité des élèves de cet âge, 97% des enfants de 3 ans, sont déjà scolarisés. Toutefois, ce chiffre global cache certaines disparités : on sait qu'en zone rurale, les familles sont plus réticentes à scolariser leur enfant de trois ans ou moins en raison de la nécessité d'utiliser le transport scolaire. Ce sera donc l'occasion de revenir sur une demande forte de l'ANATEEP, à savoir l'obligation d'accompagnement pour les plus jeunes. L'Éducation nationale impose à ses enseignants lors des sorties un taux de 2 voire 3 adultes en fonction du nombre d'élèves. Pour le transport scolaire, il y a souvent un adulte, mais pas toujours. Le drame du 2 octobre en Martinique où un enfant oublié est décédé dans le car nous oblige à remettre cette question sur la table. La mise à jour du Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux est en cours. Un groupe de travail piloté par la Délégation à la sécurité routière, Ministère de l'intérieur, réunit les principaux acteurs du secteur, dont l'ANATEEP. Ce sujet sensible sera abordé, il serait utile d'aller au-delà d'une préconisation. La deuxième mesure concerne la réforme du Bac et plus précisément, la mise en

place des enseignements de spécialité en cycle terminal au lycée. Une note de service parue début septembre en détaille les modalités. En classe de première, les élèves devront choisir trois spécialités sur les douze proposées, ils en conserveront deux en terminale. A l'heure actuelle, les transports scolaires sont structurés en fonction d'une sectorisation basée sur des bassins d'éducation. Les lycées ne seront pas en mesure de proposer l'ensemble des spécialités. Les cartes des spécialités par lycée devraient sortir début 2019. Pour les territoires ruraux, on peut dès à présent se poser la question du transport. Soit une offre existe et le lycéen pourra mener à bien son souhait et réaliser son parcours, soit il n'y a pas de transport, et le lycéen pourra avoir recours au CNED ou choisir une autre spécialité. La carte des spécialités doit être conçue en cohérence avec l'offre de transport et l'organisation des circuits. Les responsables académiques de ce dossier doivent prendre en compte ce facteur et consulter les services de transport pour anticiper et ainsi éviter des blocages à la rentrée 2019. Une fois de plus, on regrettera le peu de cas qui est fait de la problématique « transport » dans les politiques mises en œuvre par l'Éducation nationale. Qu'on le veuille ou non, le transport d'élèves conditionne toujours, au moins en partie, la réussite des élèves dans leur parcours éducatif. Mal pensé, ou inexistant, il peut contribuer... à l'échec de ces réformes.

### TRANSPORTS SCOLAIRES

Revue trimestrielle - n° 203 - OCTOBRE 2018

#### RÉDACTION-ADMINISTRATION :

ASSOCIATION NATIONALE POUR LES TRANSPORTS ÉDUCATIFS  
DE L'ENSEIGNEMENT PUBLIC  
ANATEEP 8, rue Edouard Lockroy 75011 Paris  
Téléphone : 01 43 57 42 86  
Courriel : courrier@anateep.fr  
Web : www.anateep.fr  
Directeur de la publication : Christophe Trébosc  
Rédacteur en Chef : Eric Breton  
Contribution : Camille Selosse, journaliste  
Maquette/composition : Stanislas Trinsoutrop

**ABONNEMENT** 1 an : 35 €  
Dom-Tom et Etranger : 43 €  
Prix au numéro : 10 €  
Bulletin d'abonnement sur www.anateep.fr

**IMPRESSION** : ATIMCO  
ZA Moulin Madame, BP 15 - 35270 Combourg

**ROUTAGE** : PUB ADRESSE  
ZAC des Châtaigniers, 45 rue Condorcet  
95150 Taverny cedex

**ISSN** : 0758.7465

<b>EDITORIAL</b>	3
<b>LE TRIMESTRE</b>	4
<b>REGION</b>	12
Bientôt la gratuité en Hauts-de-France	
<b>SECURITE</b>	14
Autour du bus : Attention aux "distracteurs" !	
<b>LEGISLATION</b>	16
Loi "mobilité" : le transport scolaire aux oubliettes	
<b>REPERES</b>	18
La grande rupture de 2016	
<b>RECHERCHE</b>	20
Le "nudge" pour mettre sa ceinture	
<b>LES TERRITOIRES</b>	22
<b>BLOC-NOTES</b>	26

### Le plan vélo doté de 350 millions d'euros sur sept ans

Le 14 septembre, lors d'un déplacement à Angers (Maine-et-Loire), le Premier ministre, Édouard Philippe, a fait part de la volonté du gouvernement «de tripler la part de la bicyclette dans les déplacements quotidiens des Français pour atteindre 9% en 2024 et pour dépasser la moyenne européenne de 7%» en ajoutant «la part française de 3% est trop faible, nous ne sommes pas très bons, reconnaissons-le». Il a ensuite détaillé, aux côtés des ministres Elisabeth Borne (Transports) et François de Rugy (Transition écologique), la vingtaine de mesures contenues dans ce troisième plan national de développement du vélo. A noter que de nombreuses dispositions en faveur du vélo seront intégrées dans le projet de loi d'orientation des mobilités qui sera débattu au Parlement au début 2019. Parmi les mesures présentées : une généralisation du double sens cyclable, y compris sur les voies limitées à 50km/h, un plan de développement de stationnement sécurisé en gare, l'enseignement du vélo à l'école, un appel à projets de l'Ademe... Le forfait mobilité durable, remplaçant l'indemnité kilométrique vélo, sera plafonné à 400 €. Conformément aux annonces du gouvernement, le projet de loi de finances (PLF) 2019, présenté le 24 septembre, prévoit bien 50 millions d'euros pour le Plan Vélo.

### Réactions au Plan vélo

Le Club des villes et territoires cyclables, par la voix de son président, Pierre Serne, témoigne d'un «soulagement après une période d'arbitrages difficiles» et du «premier plan digne de ce nom» pour le vélo. La FUB évoque une «avancée incontestable». Par contre, lors du congrès de l'Association des maires ruraux (AMRF), le 22 septembre, «chaque évocation du mot "vélo" [a] provoqué des huées», a témoigné le président de la FUB, Olivier Schneider, qui y intervenait. En effet, le pré-



sident de l'AMRF, Vanik Berberian, reste sceptique face au plan vélo : «On a eu l'épisode des 80 km/h, on a les taxes sur le carburant qui augmentent, le montant des contrôles techniques qui augmente. Et qu'est-ce qu'on a comme réponse ? On nous parle du plan vélo. Le plan vélo c'est sympathique, mais c'est pour les villes». En marge de son Congrès, le Président de l'AMRF l'a également martelé sur France Info : «On a oublié que la France n'est

pas qu'urbaine, elle est aussi rurale. Il faut changer de lecture» !

### L'Arafer en ordre de marche

Le Journal officiel du 23 septembre publie la décision du 6 septembre portant adoption du règlement intérieur de l'Autorité\*, ainsi que celles portant sur sa charte de déontologie (datée du 15 janvier 2018) et sur le règlement intérieur de la commission des sanctions (datée du 19 mai 2016).

[\*Décision n° 2018-062 - JORF n°0220 du 23 septembre 2018 - texte n° 25 du 6 septembre 2018]

### Une vignette poids lourds ?

Invité de BFMTV le 23 septembre, le ministre de la Transition écologique a annoncé travailler «sur une forme de vignette, notamment pour permettre de taxer, en quelque sorte, les camions étrangers qui ne font que traverser la France». «Nous voulons trouver la bonne solution en 2019», a-t-il encore indiqué, précisant que le dispositif serait mis en place «dans le cadre de la directive européenne sur cette question, que nous respectons bien évidemment». Reste que Bercy, et notamment les deux ministres, ne sont guère favorables à de nouvelles taxes...

### Le chiffre : 1,76

Selon les chiffres tirés du rapport de la Cour des comptes

### De l'oubli... au drame

Mardi 18 septembre, un petit garçon, qui a effectué sa première rentrée en maternelle il y a trois semaines, se rend comme chaque jour en car à l'école d'Unverre (Eure-et-Loir), à deux kilomètres du domicile familial. Probablement endormi sur son siège, il est ramené au dépôt par la conductrice du car qui ne fait aucune vérification. Son père s'indigne : «mon fils est resté toute la journée dans le car, il n'a pas pu boire ni manger. Il s'est fait pipi dessus et a été retrouvé à 16h30 par un autre chauffeur». Les parents ont signalé les faits à la gendarmerie mais n'ont pas porté plainte. Le 2 octobre, les mêmes causes conduisent au décès d'un petit élève de maternelle, oublié dans son car à Rivière-Pilote (Martinique) pendant 5 heures, par 35° de température extérieure ! Il n'avait pas trois ans. C'est une première en France. L'ANATEEP va saisir les pouvoirs publics sur ce drame et les enseignements qu'il faut en tirer (lire le Billet d'EB en p.7)

sur les finances locales\* publié le 25 septembre, la fiscalité indirecte locale a augmenté de 6,5 % en 2017, notamment portée par une hausse du produit du versement transport de 140 millions d'euros. Le montant de la TICPE et de la taxe sur les véhicules affecté aux régions est aussi en hausse de 321 millions d'euros. Dans le même temps, les régions ont réduit de 255 millions d'euros leurs subventions à la SNCF, grâce à des renégociations de conventions TER et à la mise en œuvre de la liberté tarifaire. Enfin, la Cour a évalué à 1,76 milliard d'euros les charges transférées des départements aux régions au moment du basculement de la compétence « transports scolaires et interurbains ». Techniquement, les régions ont reçu une quote-part supplémentaire de CVAE de 25 %, retirée aux départements, soit un montant de 4,05 Md€. Elles ont reversé aux départements 2,34 Md€ sous la forme d'attributions de compensation représentant l'excédent de recettes transférées par rapport au montant des charges réellement assumées en raison de ces transferts de compétences, qui n'ont pas eu lieu aux mêmes dates dans tous les départements. Dernier élément intéressant, les dépenses de fonctionnement prévues par les budgets primitifs votés par les 12 régions ne progressent en moyenne que de 0,6 %, en raison, notamment, d'une baisse marquée des subventions (-5,6 %) et des charges financières (-2,6 %). Conséquence de la première année pleine d'exercice par les régions de leur compétence en matière de transport scolaire, les charges à caractère général augmentent de manière importante (+ 23 %). Le mouvement inverse est visible dans les budgets des 64 départements (- 18 %).

\*Cour des comptes, Les finances publiques locales, septembre 2018, 420p.

## Schoolbus autonome

La commune de Babcock Ranch, dans le sud-ouest de la Floride, se présente comme la première ville à énergie solaire des Etats-Unis. Désormais, elle peut aussi se targuer d'être la première ville au monde à tester des navettes scolaires électriques autonomes. La ville de Floride s'est



La navette, un modèle EZ10 d'EasyMile, peut accueillir jusqu'à 12 passagers. © Transdev

associée au groupe français Transdev pour lancer un programme pilote de navettes autonomes pouvant transporter jusqu'à 12 enfants. L'EasyMile Easy10 Gen II est un véhicule de type pod qui fonctionne à l'électricité. Cette navette jaune suivra une trajectoire prédéterminée, transportant les enfants sur une aire désignée et les déposant devant l'école. Mais le programme pourrait permettre de venir chercher les enfants à leur porte en programmant le pickup via une appli. À celles et ceux qui s'interrogent sur l'idée de tester une navette autonome avec des enfants à bord – dont l'ANATEEP-, Transdev, dans un communiqué, indique que les navettes seront bridées à 13 km/h (les navettes pourraient atteindre les 48 km/h) et disposent d'un système de freinage automatique et d'un assistant de sécurité à bord. L'association sera attentive aux conclusions de l'expérimentation.

## Mesures de sécurité routière

Un décret\* met en œuvre les mesures décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 destinées à lutter contre l'insécurité routière. Il étend notamment le champ des infractions constatables sans interception, y compris par vidéo-verbalisation, afin d'assurer la protection des piétons et de prévenir les circulations en sens interdit ou contresens ; il définit les conditions dans lesquelles les entreprises exerçant une activité de transport public routier de voyageurs ou de marchandises peuvent se voir communiquer les

informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire des personnes qu'elles emploient comme conducteur de véhicule à moteur ; il instaure une sanction pour le transport d'occupants en surnombre dans un véhicule ; il augmente de 4 à 6 le nombre de points retirés en cas de non-respect des règles de priorité de passage accordées aux piétons. Le décret simplifie par ailleurs d'autres dispositions du code de la route notamment en matière d'éducation routière et de permis de conduire.

[\*Décret n°2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière - JORF n°0215 du 18 septembre 2018 - texte n° 1]

## Distinctions

Iveco a reçu le Prix du Sustainable Bus of the Year dans la catégorie urbain avec son Crealis 18m IMC, Mercedes Benz remporte le prix interurbain avec son Citaro Ü Hybrid, et Volvo se classe en tête dans la catégorie autocar avec son 9900.



## Crédits en hausse

Les crédits octroyés au programme « Sécurité et éducation routière » dans le projet de loi de finances 2019 sont en hausse de 2,5 millions d'euros d'autorisations d'engagement (AE) et 1,5 million de crédits de paiement (CP).



## Remarquable accalmie



**E**n août, le nombre de morts sur les routes a baissé de 15,5 % par rapport à la même période en 2017. C'est même le mois d'août le moins meurtrier depuis... 1954 ! Des baisses avaient déjà été observées les mois précédents : - 8,4 % en mai, - 9,3 % en juin - 5,5 % en juillet. Alors que la limitation à 80 km/h est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet, Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la Sécurité routière, prudent, relativise son impact auprès de l'AFP : il faut «se donner du temps pour voir» déclare-t-il, avant de poursuivre «on a énormément parlé de sécurité routière et plus on parle de sécurité routière, plus on a de bons résultats». En revanche, 24 cyclistes ont été tués, soit l'un des «plus mauvais résultats» en cinq ans selon la Sécurité routière.

## Investissements de transports

**L**e gouvernement a présenté le 11 septembre dernier la programmation des investissements de transports pour les dix ans à venir. Concernant les appels à projets en faveur des mobilités propres, il est prévu un montant d'1,2 milliard d'euros sur la période 2018-2028, dont 500 millions d'euros dans les cinq ans à venir. Le compte n'y est pas pour le Gart qui souhaite «ardemment» un engagement complémentaire de 700 millions d'euros avant la fin de l'année 2020, afin d'être en phase avec la loi du Grenelle de l'environnement. Philippe Duron, président du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), s'est, lui, félicité le 12 septembre, que les arbitrages du gouvernement affichent «une grande cohérence»

avec les propositions présentées par le Conseil dans son rapport remis en février. «Les efforts annoncés sont significatifs, estime-t-il. S'ils ne se situent pas au niveau du scénario 2 proposé et espéré par le Conseil, ils n'en restent pas moins conséquents (...)». À l'opposé, Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, membre du COI, dit pour sa part déplorer que le montant d'investissements annoncé par la ministre chargée des transports «ne soit pas à la hauteur des enjeux et des urgences en la matière». Pour l'élu, «les territoires et les collectivités locales seront les premières victimes de cette situation puisque les crédits sur les contrats de plan État-Régions et les trains d'équilibre du territoire seront revus à la baisse. Il est à craindre que cette sous-budgétisation affecte en premier lieu les dessertes les moins fréquentées et donc les territoires ruraux.»

## Education prioritaire rurale ?

**É**douard Courtial, sénateur LR de l'Oise, souhaite la création de réseaux d'éducation prioritaire ruraux (REP-R), dans les communes de moins de 3.500 habitants. Il a déposé une proposition de loi «visant à renforcer l'école de la République dans les territoires ruraux», sans d'ailleurs attendre la remise imminente du rapport de mission sur les «conventions ruralité» du sénateur PS de l'Ariège Alain Duran. Les REP-R disposeraient des «mêmes droits» que les REP (article 1) urbains et pourraient accueillir des enfants de moins de 3 ans (article 2). L'article 3 vise à «assouplir les critères d'ouverture et de fermeture d'une classe en REP-R». Pour cela, la proposition

de loi prévoit que la carte scolaire puisse être dessinée selon les mêmes modalités que celles permises pour les territoires de montagne, à savoir «au regard de la démographie scolaire, de l'isolement, des conditions d'accès et des temps de transports scolaires». Dans l'exposé des motifs, les sénateurs signataires soupçonnent l'Éducation nationale de pratiquer «une politique consistant à suivre uniquement une logique comptable démographique», alors que «d'autres contraintes pèsent sur les écoliers, comme celles relatives au transport». On ne pourra que faire le rapprochement entre cette proposition de loi et les fortes oppositions apparues au moment des dernières négociations sur la carte scolaire 2018. L'Association des maires ruraux de France avait notamment accusé le dispositif de dédoublement des CP et CE1 en REP et REP-R d'être responsable de la baisse des postes d'enseignants en milieu rural.

## Accident avec un tracteur



**L**e 7 septembre, vers 7h30, un accident s'est produit entre un tracteur et un car d'Hérault Transport, avec 40 enfants à bord. Les faits se sont déroulés sur la commune de Castelnaud-Guers, au sud-ouest de Montpellier, entre Mèze et Servian. Le conducteur du car, en état d'urgence absolue, a été évacué. Deux enfants légèrement blessés ont été examinés par un médecin, avant d'être pris en charge par les parents. L'ANATEEP demande aux pouvoirs publics, depuis l'accident de Rochefort, une réflexion et une évaluation des procédures de chargement/déchargement des véhicules industriels et agricoles, ainsi que des modalités de circulation de ces véhicules sur le réseau routier.



## Millas : la conductrice visée

La conductrice du car scolaire percuté par un TER au passage à niveau de Millas (Pyrénées-Orientales), le 14 décembre 2017, serait particulièrement visée par les premiers éléments de l'enquête. Deux experts ont rendu début octobre leur analyse : «L'origine de cet accident provient d'un freinage tardif de la conductrice de l'autocar». Nous y reviendrons dans le prochain numéro de *Transports scolaires*.

## Sécurisation des établissements scolaires

Dès le 3 septembre, jour de la rentrée scolaire, «23 000 policiers et gendarmes, dont 3 000 réservistes ont été engagés aux abords des écoles françaises», a indiqué le ministre de l'Intérieur, Gérard Collomb, jeudi 6 septembre, lors de sa conférence de presse de rentrée. Cette forte mobilisation «a vocation à se poursuivre tout au long de l'année



scolaire», sur la base de partenariats. Dans une instruction du 30 août conjointe avec le ministre de l'Éducation nationale, Jean-Michel Blanquer, il a demandé aux préfets et aux directeurs des services académiques de «réunir dans le courant du mois de septembre un état-major de sécurité spécifiquement consacré à la sécurisation des établissements». «Il s'agit pour les préfets et recteurs de s'assurer que les mesures décidées sont concrètement mises en œuvre durant toute l'année scolaire, qu'il s'agisse de la surveillance des abords des emprises scolaires, de la réalisation des diagnostics de sécurité et des plans particuliers de mise en sûreté "attentats-intrusions", ainsi que de l'organisation des trois exercices annuels, dont l'un avant les vacances de la Toussaint», précise le ministère de l'Intérieur dans un communiqué.

## La nécessaire chaîne de surveillance

Il allait avoir trois ans en décembre. C'était sa première année en maternelle. Ce matin du 2 octobre, il a pris son car scolaire puis s'est endormi sur son siège. Il n'a jamais commencé sa journée à l'école de Rivière-Pilote, dans le sud de la Martinique. Le conducteur du car scolaire n'a pas fait le tour de son véhicule qu'on recommande à tout professionnel ; il n'a pas vu l'enfant endormi. Il n'y avait pas d'accompagnateur à bord. Personne à l'école ne s'est inquiété de ne pas voir le petit. L'absence des enfants de maternelle en classe est extrêmement fréquente et les parents bien souvent ne préviennent pas le corps enseignant. Le dernier maillon de la terrible "chaîne de fatalité" s'est enclenché. L'enchaînement de dysfonctionnements a conduit, pour la première fois en France, au décès d'un enfant après qu'il ait été "oublié" dans son transport scolaire... C'est en Martinique ; c'eût pu être en Eure-et-Loir le 18 septembre (voir notre brève). Chaque année, un peu plus d'une dizaine d'enfants restent enfermés dans leur car scolaire en métropole et outremer.

Au-delà de l'indicible douleur de la famille, des proches, de la communauté scolaire de Rivière-Pilote, il faut dire les choses telles qu'elles sont : ce drame doit être le dernier ! Nous ne pouvons pas, collectivement, accepter cette fatalité. Nous ne pouvons d'autant moins l'accepter que la rentrée scolaire de 2019 verra la scolarité obligatoire baisser à trois ans seulement. Le transport scolaire est «*le bras qui prolonge le système d'enseignement*» pour reprendre une formule chère à l'ANATEEP. Ce qui concerne l'un concerne l'autre. Les pouvoirs publics doivent donc prendre des mesures propices à la sécurité des enfants transportés. L'ANATEEP souhaite que l'accompagnement obligatoire des enfants de maternelle par du personnel formé soit évalué par les pouvoirs publics et largement discuté avec les partenaires concernés. L'argument du coût financier de l'accompagnateur est presque systématiquement opposé pour rejeter cette proposition de bon sens. Il n'est pas recevable lorsqu'on l'oppose à de tels drames.

Face à un tel choc, certains commerçants vont tenter de vendre tel objet connecté, ou telle solution miracle,... En matière de transport scolaire, un domaine extrêmement complexe où prévaut une "chaîne de surveillance", concept maintes fois théorisé par l'ANATEEP, on ne règlera jamais une situation de risque à 100 % par de la technologie, du "high tech", du numérique. C'est avant tout par l'humain, par la sensibilisation de tous les acteurs des déplacements d'élèves, quel que soit leur statut, leur place dans le système décisionnel que la sécurité maximale (le "0 accident mortel") sera obtenue. Des organisateurs avisés, des transporteurs mobilisés, des intervenants adultes formés, tous conscients de leurs responsabilités, voilà le chemin.

EB - FIL TWITTER : @Eric\_Breton

BILLET

## Rethmann remplace Veolia au capital de Transdev

Comme prévu, le groupe Veolia s'est désengagé de l'opérateur de transport, a-t-il annoncé le 2 octobre. Il a cédé ses 30 % au groupe allemand déjà présent dans le secteur des transports publics, mais aussi dans la gestion de l'eau et des déchets. Il compte 72 000 salariés. Cette arrivée lui coûte 340 millions d'euros. La branche de transports publics de Rethmann, Rhenus Veniro (130 millions d'euros de chiffre d'affaires), sera cédée à Transdev. La Caisse des dépôts reste majoritaire, en détenant toujours 66 % du capital de Transdev.



## (Dé)Sectorisation scolaire

Premier site de recherche immobilière en France, SeLoger a annoncé le 3 septembre, jour de la rentrée des classes, qu'il intègre désormais la carte scolaire à ses annonces, dans 17 villes : Paris et Boulogne-Billancourt ; Lyon et Villeurbanne ; Marseille et Aix-en-Provence ; Nice ; Rennes ; Orléans et trois communes d'Orléans Métropole (Olivet, Saint-Jean-de-Braye et Fleury-lès-Aubrais) ; Brest ; Le Havre et Sainte-Adresse ; Caen ; Saint-Etienne. SeLoger promet d'étendre ces informations à davantage de villes «dans les prochains mois». Un service supplémentaire pour les clients dont «la sectorisation scolaire est un critère déterminant dans le choix du futur logement».



## 4<sup>ème</sup> appel à projets TCSP

Lors de la présentation par le gouvernement de la future loi d'orientation des mobilités, le 20 juillet, a été annoncé le lancement d'un 4<sup>e</sup> appel à projets pour financer les transports en commun en site propre (TCSP).



## Jean-Claude Gaudin démissionne

Le maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin, a annoncé le 4 septembre sa démission de la présidence de la métropole Aix-Mar-

seille-Provence et apporté «tout son soutien» pour lui succéder à la présidente du conseil départemental des Bouches-du-Rhône, actuellement première vice-présidente à la métropole, Martine Vassal. Aix-Marseille-Provence figurerait parmi les quatre premiers projets de fusion entre des départements et leur métropole qui auraient été envisagés par Emmanuel Macron lui-même (aux côtés du Nord avec Lille, des Alpes-Maritimes avec Nice et de la Loire-Atlantique avec Nantes).

## Succès des quatre jours

87% des communes ont opté en cette rentrée pour la semaine de 4 jours, ce qui représente 80% des écoles. La différence vient du fait que ce sont surtout les grandes villes (aux multiples écoles) qui ont conservé la semaine scolaire à 4,5 jours, comme Paris, Rennes, Nantes, Strasbourg... Parallèlement, le plan Mercredi se met en place, avec une aide financière aux communes (ou à leurs groupements) de 1 euro par heure et par enfant, financée par la CAF.

## Obligation d'un service de paiement en ligne

Les collectivités territoriales et leurs établissements publics auront l'obligation\* de mettre à la disposition des usagers un service de paiement en ligne leur permettant de régler les sommes dont ils sont redevables en raison de l'utilisation des services publics locaux. Un décret paru au Journal officiel du 3 août précise la mise en œuvre de cette mesure intro-

duite par l'article 75 de la loi du 28 décembre 2017 de finances rectificative pour 2017. Les organismes publics locaux devront fournir «à titre gratuit un service de paiement en ligne, accessible aux usagers par l'intermédiaire de télé-services, et le cas échéant d'applications mobiles, connectés à internet». Ce service de paiement devra respecter les normes de sécurité et d'accessibilité fixées par les référentiels nationaux. L'échéancier s'étale du 1er juillet 2019 au 1er janvier 2022 au plus tard, en fonction des montants des recettes annuelles. Les montants en question s'apprécient «au 31 décembre de l'avant-dernière année précédant celle au titre de laquelle les personnes sont soumises à l'obligation (...) pour la première fois».

\* Décret n° 2018-689 du 1<sup>er</sup> août 2018 relatif à l'obligation pour les administrations de mettre à disposition des usagers un service de paiement en ligne.

## Vers 13 académies

Le "projet d'organisation territoriale" visant à créer 13 académies en métropole (une seule dans chaque région) pourrait être bouclé à la rentrée scolaire 2021

## La rentrée scolaire moins chère

Le coût de la rentrée scolaire a baissé de 3% pour les parents d'élèves, selon l'étude annuelle de la Confédération syndicale des familles. Mais la CSF s'inquiète du risque d'inégalités concernant les outils numériques, «indispensables» à la scolarisation d'un enfant mais aussi le coût des transports scolaires, «très disparate» entre les départements. Depuis plusieurs années, la CSF demande que les transports scolaires soient

## Oubliée, elle meurt

Le 16 août dernier, une fillette de trois ans est décédée en raison de la chaleur, après avoir été oubliée pendant huit heures dans un bus de transport scolaire en Thaïlande. La petite est morte en raison d'un manque d'oxygène et de la chaleur qui régnait dans l'habitacle. En juin dernier déjà, un oubli identique avait causé la mort d'une fillette de cinq ans dans la province de Khon Kaen, au nord du pays. Le conducteur de 23 ans a été arrêté et a admis ne pas avoir vérifié si tous les enfants avaient quitté le bus ce matin-là. Selon les autorités, entre 2012 et 2016, treize enfants ont été oubliés dans des véhicules en Thaïlande. Six d'entre eux sont décédés.

«intégralement pris en charge par les collectivités». «On est très loin de la gratuité», regrette Annie Giroud, responsable politique du secteur éducation de la CSF.

## La rentrée universitaire plus chère

Le coût de la vie étudiante est en augmentation sur un an, de 1,31% selon l'Unef. Pour le syndicat, tous les étudiants, boursiers ou non boursiers, seront pénalisés par la hausse du prix du logement. Les grandes villes voient les loyers augmenter de 1,21% en moyenne, avec +4,90% à Nanterre, +3,07% au Havre ou encore +2,85% à Lyon. Côté transport, Nancy (5,94% d'augmentation pour les étudiants non boursiers), Lille (+3,78%) et Clermont-Ferrand (+2,50%) affichent les plus fortes hausses. Certaines villes cumulent fortes augmentations des loyers et des abonnements de transports - une double peine pour les étudiants. Parmi ces villes, on trouve au premier rang Lyon, suivi de Toulouse et Nantes. L'Unef propose de créer un aide à l'autonomie des étudiants car près de la moitié (46%) des étudiants sont en effet contraints de travailler en parallèle de leurs études, ce qui est la première cause d'échec à l'université.

## Mise en examen

J eudi 16 août, dans l'Aisne, un poids lourd transportant des céréales a heurté le car d'une colonie de vacances faisant neuf blessés, dont deux enfants dans un état grave. Arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute A4 à Villers-Agron-Aiguizy (Aisne), l'autocar avait à bord 28 enfants et 14 adultes. Le véhicule étant *a priori* bien visible sur la BAU, sur une ligne droite, avec des conditions climatiques bonnes, l'enquête devra déterminer les causes exactes de l'accident. Néanmoins, selon les premières investigations, le conducteur du camion a utilisé son portable quelques secondes avant la collision. Il a été mis en examen pour «blessures involontaires» et placé sous contrôle judiciaire.



## Des taux d'encadrement modifiés

Les taux d'encadrement dans les accueils de loisirs ont été réajustés pendant l'été, par application du décret n° 2018-647 du 23 juillet 2018, en tenant compte désormais de la durée des accueils périscolaires et de l'existence ou non d'un projet éducatif territorial (PEDT). L'article R227-16 du code de l'action sociale et des familles est modifié en conséquence. Par ailleurs, lorsque la semaine de quatre jours s'applique, les activités du mercredi ne sont plus considérées (alors même que c'est un jour sans école) comme relevant du temps extra-scolaire mais relèvent du temps périscolaire.

## L'innovation dans les territoires

L 'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et le ministère des Transports ont annoncé le 27 septembre avoir retenu 26 territoires dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) "French Mobility - territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables". Cet AMI avait été lancé en janvier 2018, à l'issue des Assises de la mobilité. Il doit permettre l'expérimentation et le déploiement dans les territoires de nouvelles solu-

tions de mobilités, plus solidaires, sûres, propres, connectées et intermodales. «Il vise en particulier à développer des solutions innovantes dans des zones peu denses, que ce soit en milieu rural ou de montagne», rappelle le ministère.

Les dossiers lauréats sur le site de l'Ademe : [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

## Paquet routier

L e 1<sup>er</sup> octobre 2018 a eu lieu la première réunion du groupe de travail "transports terrestres" du Conseil de l'Union européenne, dédié au volet social du «paquet routier» depuis le début de la présidence autrichienne de l'UE en juillet. Auparavant, l'Autriche a effectué des réunions bilatérales ou avec des groupes d'États, au niveau technique, pour baliser le terrain (détachement, cabotage et accès au marché, temps de repos). L'objectif officiel est d'obtenir un accord politique entre les États, lors de la réunion des ministres du 3 décembre.

(source : Contexte)





Photo prise par un motard après le passage du train.

## Car scolaire bloqué

On a frôlé la catastrophe mardi 11 septembre, vers 17h. La barrière d'un passage à niveau s'est refermée sur un car scolaire, entre Pornichet et Saint-André-des-Eaux, près de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique). Une trentaine d'enfants étaient à bord. Le train est passé quelques dizaines de secondes après, à quelques dizaines de centimètres du véhicule. «Le conducteur a eu le temps de reculer. Sinon, il y aurait sans doute eu collision», a convenu Christian Juhel, le directeur de la Stran, la société de transport de l'agglomération de Saint-Nazaire. Le conducteur a été suspendu «à titre conservatoire».

## Territoires unis

Le 27 septembre 2018, à Marseille en marge du Congrès de Régions de France, les trois grandes associations d'élu(e)s, l'AMF, l'ADF et Régions de France ont créé ensemble l'association Territoires unis. Cette initiative est placée selon ses promoteurs sous le signe d'une double unité : unité gauche-droite ; et unité entre les différents niveaux de collectivités territoriales. François Baroin comme ses homologues de l'ADF et de Régions de France, Dominique Bussereau et Hervé Morin, ont beaucoup insisté sur le fait que c'était un «échec» pour le gouvernement de voir ainsi les trois associations réunies, parce qu'il avait tenté de jouer «les uns contre les autres» et de «diviser». Au lieu de cela, les trois associations ont décidé d'unir leurs forces au sein d'une nouvelle association qui sera baptisée «Territoires unis». C'est le prési-

dent du Sénat, Gérard Larcher, qui a conclu la rencontre en disant sa totale solidarité avec les élus des trois associations, «pour défendre une certaine idée des relations entre l'État et les territoires, une certaine idée de la décentralisation».

## L'écomobilité scolaire a son portail

Le Club des villes et territoires cyclables et Vivacités Île-de-France, avec le soutien du Ministère de la Transition écologique et solidaire, ont créé un portail internet dédié à l'écomobilité scolaire : [mobiscol.org](http://mobiscol.org). Ce nouvel outil recense des ressources méthodologiques et pédagogiques autour de l'écomobilité scolaire et propose de créer un espace de discussion, de partage et de réflexion autour de ce thème. Parce qu'ils sont prévisibles, souvent répétitifs, et qu'ils concernent des distances courtes voire moyennes, les déplacements domicile-établissements d'enseignement sont particulièrement adaptés à l'adoption



## Un Guide attendu

La dernière version du «guide sur la sécurité des transports scolaires à l'intention des décideurs locaux et de leurs partenaires» datait de 2011 et était exclusivement numérique. Elle est d'ailleurs toujours disponible sur le site de l'ANATEEP. Compte tenu des nombreuses alertes de l'association et de parlementaires concernant des problèmes de sécurité du transport scolaire, la Direction de la sécurité routière (DSR-ministère de l'intérieur), la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM-ministère de la transition écologique et solidaire) et la Direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO-ministère de l'éducation nationale) ont souhaité mettre à jour, amender ce document qui revêt une grande importance. Ce Guide définit «l'état de l'art» en matière de transport scolaire. Même s'il ne s'agit pas d'un texte réglementaire, ces suggestions peuvent facilement être reprises par les tribunaux dans le cadre de leurs jurisprudences... La première réunion a eu lieu le 2 octobre au ministère de l'intérieur, en présence de l'ANATEEP.

d'une démarche écomobile. Les applications sont nombreuses : éviter le recours à la voiture "solo", emprunter les transports en commun, privilégier les modes de déplacement partagés, utiliser les modes actifs (la marche, le vélo, etc.). L'ANATEEP considère que la marche et le vélo s'intègrent pleinement dans la mobilité des jeunes, au côté des cars et des bus. C'est toute la pertinence de la complémentarité des "modes doux".

> Le portail sur [www.mobiscol.org](http://www.mobiscol.org)

## Passé d'armes entre avocats

Neuf mois après la collision mortelle entre un train et un car scolaire à Millas dans les Pyrénées-Orientales, Me Jehanne Collard, avocate de trois familles de victimes dénonce les lenteurs supposées de l'enquête. «Le 14 décembre dernier, six enfants sont morts et 17 autres ont été gravement blessés (...) Dès le lendemain de cette tragédie, la France entière s'est interrogée. Comment un tel drame est-il possible ? Le passage à niveau a-t-il dysfonctionné comme le soutient la conductrice du car ? Ou bien cette dernière a-t-elle forcé les barrières, comme le disent certains témoins ?», rappelle-t-elle dans un communiqué, regrettant que «toutes ces questions sont toujours sans réponse». Pour elle, le drame de Millas risque de devenir «un des retentissants scandales de la justice française». Me Jean Codognes, le défenseur de la conductrice du car, s'est indigné.

Interrogé par l'Indépendant, il estime que «ce communiqué est grotesque et inapproprié. Il est bourré de contrevérités. Je n'ai constaté aucun dysfonctionnement dans l'instruction et les juges font leur travail correctement». Cette prise de position était-elle vraiment nécessaire ?

## Rencontres de la gratuité

Les 1<sup>er</sup> et 2 septembre 2018 se sont tenues les premières rencontres françaises sur la gratuité des transports en commun. Ville d'accueil ? Dunkerque ! Tout sauf une surprise puisque la grande ville portuaire du nord a mis en place cette mesure depuis la rentrée, sous la houlette de Patrice Vergriete, président de la communauté urbaine. Selon Wojciech Koblowski, chercheur à l'Université Libre de Bruxelles, en 2017, les transports en commun étaient totalement gratuits - pour tous, tout le temps - dans 98 villes dans le monde, dont 27 aux Etats-Unis, 11 en Amérique du Sud, 1 en Australie, 3 en Asie, 56 en Europe. Contre une seule en 1970 et 60 en 2010 ! 300 élus, chercheurs, associations d'usagers français et étrangers se sont déplacés à Dunkerque. En France, le nombre de collectivités locales, de droite comme de gauche, qui ne font plus payer continue d'augmenter depuis le début des années 2000. On compte désormais entre 20 et 30 réseaux gratuits - selon les critères retenus -, dont Gap, Niort, Figeac, Castres. «C'est un changement de cap, de modèle dans l'appréhension de la mobilité», estime Maxime Huré, maître de conférence à l'université de Perpignan, fustigeant des oppositions purement «idéologiques», en ajoutant «C'est une politique publique globale qui répond à différents objectifs très importants d'un point de vue économique, social et environnemental».

## Mission temporaire

Les députés LRM Françoise Dumas et Stéphane Guerini sont chargés d'une mission temporaire sur l'évolution de l'éducation routière par un décret du 3 août.



## Scolarité obligatoire à 3 ans

Jean-Michel Blanquer l'a bien rappelé lors de sa conférence de presse de rentrée le 29 août : il faut préparer l'abaissement de l'âge de la scolarité obligatoire à trois ans, prévu dès la rentrée 2019. Ce thème fera partie des différents chantiers ouverts cette année par le ministère de l'éducation nationale et qui font suite aux Assises de la maternelle et qui devraient associer étroitement les communes.

## Fin d'année scolaire... anticipée

La dernière année scolaire s'est terminée le 6 juillet. Du moins théoriquement ! Car, dans les faits, les familles ont pu constater que, ici et là, comme chaque année, des transports scolaires qui, passée une certaine date, ne fonc-



tionnaient plus. Ainsi, une fois le Brevet des collèges passé, les élèves à transporter se faisant rares, certaines autorités organisatrices de transport en tirent les conséquences, en toute illégalité. Notamment dans le Morbihan, l'un des plus anciens départements à recourir à une telle pratique pour les élèves du secondaire. Les parents reçoivent des courriers leur précisant que «les cours s'arrêtaient pour les 6<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> dès le 26 juin au soir, et pour les 3<sup>e</sup>, après le 29 juin. Il va de soi qu'en cas de problème de garde, l'établissement reste ouvert jusqu'au 6 juillet». Encore heureux !



## Nouveau syndicat mixte en Nouvelle-Aquitaine

Le nouveau syndicat en charge de la mobilité dans la Région Nouvelle-Aquitaine a été officiellement installé le 1<sup>er</sup> juillet dernier. Renaud Lagrave, vice-président du Conseil Régional, délégué aux transports a été élu président du Syndicat mixte dont le nom original Smina a vocation à changer sous peu. Le syndicat regroupe 22 collectivités autour de la Région, chef de file pour la compétence transports.

# Bientôt la gratuité en Hauts-de-France

Dominique BOKALO / HdF



*Après un transfert de compétence sans difficulté majeure, la région va s'attaquer à l'homogénéisation des tarifs, en s'alignant sur la gratuité déjà à l'œuvre dans plusieurs départements*



*C'est passé comme une lettre à la Poste* se félicite Franck Dhersin, vice-président de la région Hauts-de-France

en charge des transports. En dépit du transfert de compétence, la rentrée 2017 puis celle de 2018 se sont déroulées sans encombre. Pourtant, ce n'était pas garanti. Tout d'abord, les négociations avec les départements n'ont pas été exemptes de tensions. *«Les départements ont été réticents durant toute la négociation financière. Avec certains, les discussions ont été particulièrement compliquées»* se souvient Franck Dhersin. Au point que le préfet a fini par intervenir dans les échanges. Non pas pour trancher, mais pour *«rappeler à chacun ce que la loi a décidé»* explique le vice-président des Hauts-de-France. En réalité,

la contestation départementale n'était pas dirigée contre la région, mais davantage contre l'Etat. Les départements pointaient le fait que celui-ci leur demande de transférer une compétence et l'intégralité des ressources humaines et financières correspondantes. Une demande jugée avec ironie par les départements alors que lorsque l'Etat lui-même leur a transféré la gestion du RSA, il n'a pas transféré l'intégralité des ressources correspondantes. C'est, depuis, l'objet d'échanges réguliers et parfois tendus entre les deux échelons et les départements ont saisi l'occasion du transfert de la compétence transports scolaires pour remettre le dossier sur la table. Au final, le transfert, y compris financier, s'est finalement fait et dès la rentrée 2017, les départements ne contestaient plus le changement.

## RETOUR À LA SEMAINE DE 4 JOURS SANS COUAC

Les deux régies, dans l'Aisne et le Pas de Calais, ont été conservées. L'ensemble des personnels ont été maintenus sur le lieu de travail où ils étaient déjà en place, pour la plupart à Lille et Amiens, même si quelques-uns sont dans d'autres villes. *«Ils doivent à l'occasion faire des trajets vers Lille mais globalement ça n'a pas changé grand chose pour eux»* estime Franck Dhersin. En revanche, récupérer ces personnels a été un atout pour la région. Car dès l'été 2017, il a fallu gérer un défi important : le retour à la semaine de 4 jours. Le vice-président des Hauts-de-France le reconnaît, il a *«eu peur»* que ce changement provoque de très sérieuses difficultés. De

nombreuses communes ont opté pour ce retour et « beaucoup » de lignes de transports scolaires ont du être ajustées. Il a finalement été agréablement surpris. « Les services m'en ont finalement très peu parlé et ne m'ont pas fait remonter de problème majeur » se satisfait-il. Les équipes ont travaillé pour s'adapter et Franck Dhersin estime que le fait que ces agents connaissent bien le dossier pour l'avoir suivi auparavant au sein des départements a permis de faire face à cet imprévu sans trop de difficulté.

## AUTRES TRANSFERTS

Mais depuis, ils doivent faire face à d'autres sujets. Les équipes continuent ainsi de gérer les nombreuses demandes de maires qui souhaitent modifier un arrêt, en obtenir un supplémentaire... Ces demandes autrefois adressées aux départements échouent désormais sur les bureaux de la région. Si les personnels sont les mêmes, la Région a pour sa part pris conscience de l'ampleur du phénomène en centralisant les demandes

des cinq départements. Et ce sujet occupe un temps certain.

Autre sujet qui occupe beaucoup les équipes : les modifications de périmètres des agglomérations. En Hauts-de-France, beaucoup s'agrandissent. Elles absorbent alors des territoires qui étaient sous compétence régionale pour plusieurs aspects, notamment le transport scolaire. Celui-ci revient à l'agglomération puisque que le territoire relève désormais de son périmètre. Pour la région, c'est donc de nouveaux transferts à gérer. « Petit à petit, nous perdons des bouts de compétences » note Franck Dhersin, qui n'y voit ni un phénomène positif, ni négatif, mais une source de travail supplémentaire puisque les contrats doivent être modifiés en conséquence.

## TRANSITION ÉCOLOGIQUE : VERS LA "JUSTE MESURE"

Justement, à propos de contrat, la région relance cet automne les appels d'offre pour le Nord. Elle se trouve confrontée à un dilemme. Elle souhai-

terait inclure des clauses en matière de transition énergétique afin de pousser au verdissement des autocars. Mais elle craint ainsi de désavantager les petites entreprises. « Si on impose un grand nombre de bus électriques par exemple, il y a un renchérissement des coûts que des Transdev ou des Keolis pourront supporter. Pas les entreprises familiales. Le surcoût du matériel et des infrastructures de recharge peut écarter ces petites entreprises des marchés et les contraindre à mettre la clé sous la porte, ce qu'on ne souhaite évidemment pas puisque c'est aussi une question d'emploi local » explique Franck Dhersin. Il faut donc trouver une « juste mesure », tout en se conformant aux règles d'un appel d'offre qui ne doit pas avantager de candidat. « On marche sur des œufs » résume le vice-président des Hauts-de-France. La région pourrait aussi se tourner vers des bus au gaz, notamment pour les zones rurales où cette technologie est jugée plus appropriée que l'électrique.

## VERS LA GRATUITÉ

Mais le principal chantier à venir reste l'homogénéisation des tarifs. Certains départements avaient opté pour la gratuité, d'autres non. Mais le plus souvent seuls des frais de dossiers étaient réclamés. « Il n'est pas possible que des habitants d'une même région ne soient pas traités de la même façon » estime Franck Dhersin. Les Hauts-de-France ont donc décidé d'opter pour la gratuité pour la rentrée 2020 pour les 220 000 scolaires transportés. Le coût de la mesure est estimé à 500 000 € environ. A rapporter aux 300 M€ affectés au transport scolaire chaque année en Hauts-de-France. « L'effort financier n'est pas énorme au regard de ce budget » défend le vice-président.

La Région travaille aussi sur les questions de billettique. Par le biais de son nouveau syndicat Hauts-de-France Mobilités, elle aimerait que tous les transports puissent être accessibles avec une seule carte, la carte Pass Pass, y compris les transports scolaires. Ce projet, qui dépasse le transport d'élèves, nécessite de trouver un accord avec tous les autres syndicats de transports, la métropole de Lille, les communautés urbaines de Dunkerque, Arras, Calais... « C'est long. Et coûteux puisqu'il faut adapter les systèmes » reconnaît Franck Dhersin. Mais la région espère concrétiser ce projet d'ici la fin de la mandature ■

## DEUX QUESTIONS À...

**Willy DOUCHE**

**Président de l'ARTEJ\* Hauts de France,  
Vice-Président de l'ANATEEP**



**Transports scolaires - pour la sensibilisation des jeunes transportés, après la régionalisation, la situation en région est-elle homogène ?**

Willy Douche - Si le Vice-Président Dhersin est pour l'homogénéisation des tarifs car je le cite : « il n'est pas possible que les habitants d'une même région ne soient pas traités de la même façon » et nous nous en félicitons, on ne peut pas dire qu'il y ait d'homogénéisation pour les actions de sensibilisation ou pour la formation des accompagnateurs scolaires. Sur ces deux points, la Région manque d'ambition. L'ADATEEP 80 retrouve son financement versé par la Région. Le pôle régional de l'Oise continue comme le faisait le département avec des opérations de sensibilisation subventionnées par les transporteurs locaux. L'ADATEEP 62 sensibilise près de 28 000 élèves avec une subvention du Conseil Départemental du Pas-de-Calais et des autorités organisatrices de transport, à l'exception du Conseil Régional. On ne sait pas quelles sont les actions pour le pôle territorial de l'Aisne, et s'il y en a. Pour le secteur du Nord, deux agents de la Région interviennent dans quelques établissements. On ne peut donc pas parler de traitement homogène dans les cinq départements de la Région Hauts-de-France.

**T.S. - La situation va-t-elle changer après vos rencontres avec l'exécutif régional ?**

WD- La Région, son Vice-Président aux transports et son directeur du pôle "transports" se sont tout simplement contentés de reconduire l'existant sans apporter de nouveau soutien. Nous attendions du changement, une ambition pour l'éducation à la sécurité, nous n'avons rien vu venir. Pour les accompagnateurs scolaires, le Vice-Président se réjouit qu'il y ait du personnel sur les circuits mais laisse le financement de leur formation aux communes ou intercommunalités. Autre problème : la région a été sollicitée pour soutenir les interventions en lycée, conformément à la circulaire n°2015-082\*\*. C'est la région qui détient la compétence des lycées et des transports mais la réponse quant au financement de ce projet n'est toujours pas arrivée. Nous pouvons espérer que cette réponse nous soit donnée rapidement car des chefs d'établissement sont demandeurs.

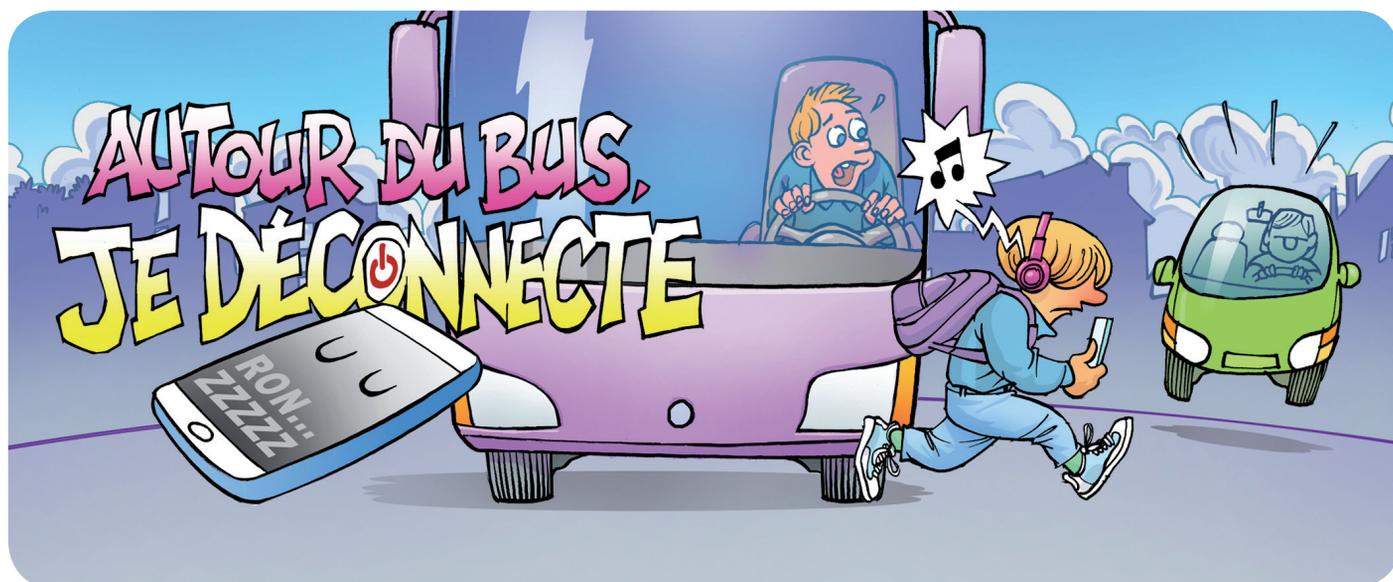
\*L' Association Régionale pour les Transports Educatifs de Jeunes (ARTEJ) Hauts-de-France est le fruit d'une fusion des deux ARTEJ, celle du Nord/Pas-de-Calais et celle de Picardie.

\*\*Demi-journée obligatoire de sensibilisation à la sécurité routière pour les entrants en lycée et en centre de formation d'apprentis public, circulaire n° 2015-082 du 22-5-2015

Propos recueillis le 24 septembre 2018

CAMILLE SELOSSE

# Autour du bus : attention aux "distracteurs" !



Le 13 septembre 2018, l'ANATEEP a lancé sa 32<sup>ème</sup> campagne "Transport Attitude" pour sensibiliser les jeunes à la sécurité et à la citoyenneté dans les transports collectifs

**D**epuis 1987, l'ANATEEP organise une campagne de sensibilisation à destination des élèves transportés, de la maternelle au lycée. Chaque année, un thème particulier est mis en exergue au cours de ces opérations : port de la ceinture, respect d'autrui, sécurité au point d'arrêt... L'édition 2018 mettra l'accent sur les "distracteurs", ces objets connectés qui détournent l'attention. En transport scolaire, le distracteur principal, c'est l'utilisation du portable ou du lecteur MP3 lorsque les élèves sont au voisinage du bus ou du car. Alors, pourquoi ce thème ?

## HARO SUR LES POINTS D'ARRÊT

La concomitance de l'interdiction du portable au collège et la campagne de

l'ANATEEP ne sont que pure coïncidence. En effet, le thème de campagne de Transport Attitude est suggéré par la commission éducation de l'association en novembre de l'année n-1<sup>1</sup>, soit bien avant l'annonce officielle de Jean-Michel Blanquer. Le thème validé au conseil d'administration de début février, il faut ensuite travailler sur les visuels de campagne, lancer l'édition des matériels (flyers, flips,...). Une mécanique très huilée... L'idée des distracteurs est venue naturellement aux concepteurs de la campagne pour deux raisons. Tout d'abord, l'accidentologie du transport scolaire montre que les zones les plus sensibles se trouvent aux abords immédiats du car ou du bus. Ces deux dernières années sont un peu "les exceptions qui confirment la règle". 2016 avec le drame de Rochefort puis la tragédie de Millas en 2017 ont en effet été deux années atypiques où les

victimes se trouvaient dans le véhicule. Mais, de longue date, on note la gravité de l'accidentologie aux points d'arrêt. Ce ne sont jamais les accidents les plus nombreux mais souvent les plus graves (décès, blessures avec hospitalisation) : en 2011, quatre tués sur 6 ; en 2012, 5 tués sur 6 ; en 2015, trois tués sur trois.

## INATTENTION COUPABLE...

Ces zones sensibles nécessitent une attention soutenue des élèves qui ne doivent être distraits par aucun objet connecté. Tous leurs sens doivent être en éveil : vision, écoute... mais aussi attention et, pour les collégiens et lycéens, sens de l'anticipation : envisager avant ce qui peut se passer ensuite ! Il est primordial de respecter les règles de sécurité, d'éviter de se

mettre inutilement en danger, par un comportement inadapté. Nicole Bonnefoy, lors du lancement officiel de la campagne 2018 de *Transport Attitude*, en rappelait l'importance : «*Dans les angles morts, les masques de visibilité, il ne fait pas bon cheminer "dans sa bulle", dans son cocon numérique si je peux m'exprimer ainsi. Il faut que les jeunes soient conscients que la vigilance s'impose. On profitera de cette campagne pour expliquer aux élèves qu'il faut une utilisation pertinente et responsable du portable*». Hors... mais aussi dans le car ou le bus : respect des autres, du calme.

Ces séquences d'animation et de sensibilisation vont donc se développer tout au long de l'année scolaire, dans les établissements scolaires, dans les accueils collectifs de mineurs, dans des Fêtes de la sécurité et autres manifestations officielles. Rappelons que l'ANATEEP, mais aussi ses associations régionales (ARTEJ) et départementales (ADATEEP) sont agréées, par arrêté ministériel<sup>2</sup>, "complémentaires" de l'éducation nationale. Cet agrément est valable cinq ans, de 2017 à 2022. L'objectif est de dépasser, cette année encore, les 200 000 élèves sensibilisés. Depuis 1987, ce ne sont pas moins de 5 150 000 jeunes qui auront bénéficié d'opérations Sortir Vite... puis *Transport Attitude* à partir de 2007. Que la campagne commence ! ■

1- La campagne 2019 de l'ANATEEP sera donc choisie dans quelques semaines, en novembre.  
2- Arrêté du 25-10-2017, Bulletin officiel n°39 du 16 novembre 2017.



COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU 13 SEPTEMBRE 2018  
Lors du lancement de la campagne : au pupitre Nicole Bonnefoy, Présidente de l'ANATEEP puis de g. à d. : Marie-Christine Hébrard, DASEN ; Pierre Chauleur, Sous-Préfet de Confolens ; Christophe Cathus, délégué aux liaisons routières régionales et chargé des transports scolaires en Nouvelle-Aquitaine.

### Transport Attitude : la campagne est lancée

L'ANATEEP a lancé aujourd'hui, à Mansle (Charente/Nouvelle-Aquitaine), la 32<sup>ème</sup> édition de sa campagne nationale "Transport Attitude" qui vise à sensibiliser les jeunes à la sécurité et à la citoyenneté dans les transports collectifs. En présence de nombreuses personnalités (notamment la DASEN Marie-Christine Hébrard, le sous-préfet Pierre Chauleur, Christophe Cathus et William Jacquillard, conseillers régionaux de Nouvelle-Aquitaine) venues assister à l'opération "Transport Attitude" au collège Alfred Renouveau, la Présidente de l'ANATEEP Nicole Bonnefoy a insisté sur la nécessaire mobilisation de toutes et tous : «*C'est sur le terrain, avec l'action et l'engagement des bénévoles, en relation avec la communauté éducative au premier rang de laquelle se trouvent les enseignants et les parents que nous pourrions développer chez les jeunes, en cohérence avec le continuum éducatif et les programmes scolaires, l'esprit de prudence, de respect de règles et de responsabilité*». La campagne 2018/2019 de l'ANATEEP est centrée sur les "distracteurs", ces activités annexes qui perturbent l'attention et détournent le conducteur, le piéton de sa mission première : être prudent ! En transport scolaire, le distracteur principal, c'est l'utilisation du portable ou du lecteur MP3 lorsque les élèves sont au voisinage du bus ou du car. Il faut que les jeunes soient conscients que la vigilance s'impose. "Autour du bus, je déconnecte !", tel est le thème 2018.

### Qu'est-ce qu'un distracteur ?

L'utilisateur de la route peut être perturbé par de nombreux objets comme les smartphones (téléphone, sms, mail, internet, changement de musique...), un outil de navigation GPS à régler, des écouteurs qui l'isolent de son environnement, ... Ces objets, appelés "distracteurs", peuvent augmenter le temps de réaction ou réduire la vision du conducteur pendant un court moment. La Direction de la sécurité routière (DSR) a fait des distracteurs (téléphone au volant, écrans, stimuli visuels, etc.) l'un des sept thèmes prioritaires définis dans la stratégie de la DSR en matière de recherches et d'études pour 2018 - 2022\*. Traditionnellement utilisé lorsque l'on évoque un conducteur, ce concept peut parfaitement s'adapter à la situation de l'utilisateur des transports en commun, inattentif alors qu'il progresse sur des zones de danger (angles morts, masques de visibilité, ...)

\*plus d'informations sur : [www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/recherches-et-etudes/appe-a-projets](http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/recherches-et-etudes/appe-a-projets)

### Les "boules extincteur" de REUNIR

En marge du lancement, a été présenté un programme d'équipement des autocars avec des "boules extincteur" automatiques, installées dans le bloc moteur, et susceptibles d'endiguer immédiatement les départs de feu ou d'en limiter la propagation, une initiative portée par le groupement REUNIR, partenaire de l'ANATEEP. Sur la photo, Franck Thorin (Transports Thorin) explique tout l'intérêt d'un tel dispositif.



# Loi "Mobilités" : le transport scolaire aux oubliettes



*L'avant projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) a été présenté au Conseil d'Etat le 29 août dernier. Entre bonnes intentions initiales et mesures retoquées par Bercy, le texte s'est peu à peu étioilé. Le transport scolaire, quant à lui, en est absent.*

**R**évélé par Contexte, diffusé par La Gazette des communes, ce texte revisite, 35 ans après la très pertinente Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), l'architecture des transports publics et de toutes les mobilités en France. Il vise à la fois à réduire les inégalités territoriales béantes que nous connaissons aujourd'hui dans l'accès à la mobilité mais aussi à favoriser des transports propres. Le document rassemble 29 articles pour 49 pages. La discussion parlementaire devrait se dérouler début 2019.

## FIN DES "ZONES BLANCHES"

La gouvernance tout d'abord. 100% du territoire sera couvert par des au-

torités organisatrices de la mobilité (AOM), nouvelle appellation des autorités organisatrices de transport (AOT). Aujourd'hui, «dans 80% du territoire français, il n'y en a pas, ce qui signifie que personne ne développe et ne coordonne l'offre de transport», déplorait la ministre des Transports Elisabeth Borne dans une interview accordée à la Gazette le 10 juillet dernier. L'avant-projet désigne très clairement l'échelon intercommunal comme nouveau socle de l'architecture des mobilités en France. Les intercommunalités, singulièrement les communautés de communes, auront deux ans à parution de la loi pour se

saisir de cette compétence. En devenant autorités organisatrices, les intercommunalités ne devront plus obligatoirement organiser un service de transport régulier (urbain ou interurbain) mais pourront se contenter d'exercer leur droit à l'expérimentation de solutions locales de mobilité.

Si elles ne le font pas, la région pourra prendre en charge cette mission : cette dernière deviendra alors autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR) sur ce territoire, excepté les compétences "mobilités" déjà exercées par les communes membres. Néanmoins, conformément au nouvel article L1231-4 du code des transports (et à l'article L3111-9 du code des transports pour le seul transport scolaire), la région (comme toute autre AOM) pourra toujours déléguer sa compétence "transport scolaire" à une

**Attention, dans cet article, seules les dispositions ayant un impact sur l'organisation du transport des élèves sont commentées.**

autorité organisatrice de second rang<sup>1</sup>. Cette évidente souplesse accordée aux communautés de communes est encore renforcée puisque «*la substitution pour les services de transport publics réguliers, à la demande ou scolaires, intervient à [leur] demande, dans un délai convenu avec l'autorité organisatrice de la mobilité régionale*». Une manière délicate de les inciter à franchir le pas... à leur rythme. Comme habituellement, une convention financière entre la région et la communauté de communes encadrera les modalités du transfert de la compétence mobilité. En cas de désaccord, une commission locale pour l'évaluation des charges et des ressources transférées (CLECRT) sera consultée dans les conditions de l'article 133 de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation de la République (loi NOTRe). Si un accord n'est toujours pas possible, le préfet de région constatera par arrêté le montant des dépenses résultant du transfert des charges et biens mobilisés par la région.

## COORDINATION ENTRE COLLECTIVITÉS

L'avant-projet de loi introduit un nouvel article L.1215-1 du code des transports, relatif aux modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité. La région est reconnue "chef de file" pour organiser ces modalités, notamment «*les différentes formes de mobilité et d'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil du public ; la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité en milieu rural ; les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu au quotidien ; le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour répondre aux enjeux de cohésion sociale et territoriale ; etc.*». La région définit des "bassins de mobilité", territoires sur lesquels s'exercent les actions communes.

Un temps, le gouvernement a souhaité mettre en place des "contrats opérationnels de mobilité" pour mieux articuler les politiques et mutualiser l'offre de transport des régions et des

autres autorités organisatrices. Le texte soumis au Conseil d'Etat n'en fait plus mention. Par contre, toute AOM, y compris Ile-de-France Mobilités, et toute AOMR doit créer (article L1231-5 du code des transports) un "comité des partenaires". Consulté «*avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et l'information mise en place*», ce comité l'est également «*avant toute instauration ou évolution du taux de versement mobilités (VM) et avant l'adoption du plan de mobilité*». Le comité des partenaires est constitué de représentants des employeurs, des associations d'utilisateurs ou d'habitants.



## EXIT LE PDU

Les plans de déplacements urbains (PDU) destinés à lutter contre l'étalement urbain deviennent des plans de mobilité (PM) ; ils intégreront toutes les formes de mobilité : classiques, mais aussi "inclusives", c'est-à-dire accessibles au plus grand nombre («*habitants des territoires moins denses ou ruraux, des quartiers prioritaires de la politique de la ville et les personnes dont la mobilité est réduite*»), et actives : marche à pied, vélo. Le plan de mobilité fixera les orientations d'aménagement de la voirie pour répondre aux enjeux de sécurité routière. Il s'appuiera notamment sur l'analyse des accidents (nouvel article L1214-4.1). Un schéma structurant cyclable et piéton visera la continuité et la sécurisation des itinéraires (nouvel article L1214-4.2). À publication de la loi, les AOM et Ile-de-France Mobilités disposeront de 18 mois pour adopter leur plan de mobilité.

## PARENT PAUVRE

L'ANATEEP n'a pas manqué de réagir à la publication de cet avant-projet de loi, en constatant que «*le transport scolaire reste le parent pauvre de la future LOM*». En effet, les quatre demandes de l'association lors des Assises de la mobilité ne sont pas même évoquées : pas de mesure concernant le coût du transport scolaire pour les familles, et encore moins l'obtention d'un aller/retour gratuit pour l'élève subventionné ; aucun engagement ni règle sur le maintien des petites écoles rurales, afin d'éviter aux élèves des déplacements longs, donc fatigants, sur des routes difficiles, sinueuses, parfois enneigées ; pas d'incitation au respect scrupuleux, par les autorités organisatrices de transport et les transporteurs, du transport assis des enfants, réglementation régulièrement contournée ; pas de mise en place d'un Observatoire national du transport scolaire, afin de dégager les consensus les plus réalistes et les plus efficaces entre les acteurs du transport collectif d'enfants.

D'autres demandes plus précises auraient, selon l'association, toute leur place dans la future loi d'orientation des mobilités : l'accompagnement obligatoire des élèves de maternelle transportés, la suppression des "doublages" de ligne régulière, des mesures encadrant le recours au "covoiturage scolaire", etc. L'ANATEEP militera enfin, en marge des discussions parlementaires, pour la codification d'une disposition réglementaire ô combien importante : l'article 60 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié, qui prévoit que : «*[...] Dans la recherche d'une sécurité maximale pour les passagers, tout organisateur de transport doit s'assurer que le type de véhicule utilisé est adapté au service effectué [...]*».

Le 12 septembre, dans un entretien au Monde, Elisabeth Borne a annoncé une présentation de la LOM au conseil des ministres «fin octobre» ■

<sup>1</sup>- On pourrait donc avoir une situation étonnante : une communauté de communes refusant le transfert de compétence «mobilités» mais acceptant la délégation de compétence «transport scolaire».

## Une spécificité à renforcer dans le texte

Le nouvel article L1231-1 du code des transports prévoit désormais expressément que «*[...] l'AOM (II-2°) organise des services de transport scolaire au sens des articles L3111-1 et suivants [...]*», ce qui n'était pas le cas précédemment puisque seul l'article L3111-7 du code des transports le mentionnait. Pour l'ANATEEP, doit être rappelé le caractère prioritaire, essentiel de la sécurité et de la qualité des services de transport scolaire... car de très nombreuses remontées du terrain indiquent une large méconnaissance de cette problématique par les AOM !

# Transport scolaire : la grande rupture de 2016



C'était la dernière édition de l'annuaire TCD, selon le jargon habituel. L'année prochaine, le partenariat DGITM/CEREMA/ADF/ANATEEP/FNTV/GART, qui copilote la publication annuelle de ces statistiques, sera intégré dans l'annuaire des transports collectifs régionaux (dit "TCR") avec Régions de France en pointe sur ce dossier. Quant aux chiffres portant sur l'année 2016, il nous apporte leur lot de surprises... mais aussi de confirmations.

## BASSE D'EFFECTIFS

**[A]** En une année, entre 2015 et 2016, la fréquentation scolaire dans les transports hors agglomération a sévèrement chuté (-106 100 élèves, soit - 5,7 %), tout particulièrement sur les services réguliers ordinaires (SRO) avec -19 % d'effectifs en moins ! Cela témoigne évidemment des restructurations de la carte intercommunale et de l'extension des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

**[B]** Lorsqu'on analyse l'offre de transport mise en place au profit des scolaires, on constate que cette baisse globale de la fréquentation des élèves s'est largement faite au détriment des services réguliers ordinaires (SRO) (-11 % en nombre de services et -5,8 % en km parcourus). Les lignes structurantes départementales ont été prioritairement touchées par l'extension des agglomérations. Les services à titre principal scolaires (SATPS) ont été eux-aussi impactés en termes de km parcourus (-4,8 %) mais les élu(e)s ont semblé réticents à supprimer des SATPS. À noter enfin que les conseils départementaux, dès 2016, anticipaient les conséquences de la loi NOTRe en termes du transport d'élèves en situation de handicap. Résolument tournés vers cette compétence, les départements ont largement investis dans ce secteur (presque 20% de services en plus en un an !).

**[C]** Cette évolution divergente entre SRO et SATPS se retrouve lorsqu'on regarde les coûts annuels moyens par élève transporté et par type de service. En effet, alors que les SRO semblent profiter d'une rationalisation de leurs services (moins d'enfants transportés sur moins de lignes), les services dédiés poursuivent leur croissance. C'est aussi le résultat d'une volonté des départements de maintenir un service de qualité au plus près des familles, malgré la complexification des parcours scolaires (options, déssectorisation,...) et la fermeture de

### [A] Fréquentation "scolaire"

	moyenne	Total enquêté	Projections*
Nbre total d'élèves sur SRO	5699	296358	441 600
Nbre total d'élèves sur SATPS	18166	980963	1432200
Nbre total d'élèves transportés	23865	1277321	1 873 800

Source : enquête TCD 2018 sur données 2016 ; \*projections nationales par l'ANATEEP

### [B] Offre routière de transport et kilométrage en charge

	moyenne	Total enquêté	Evolution 2016/2015
Nombre de SRO	38	2308	-11 %
Nombre de SATPS	458	24749	+6,8 %
Nombre de services spécialisés	161	5314	+19 %
Km total en charge (milliers) SRO	4043	181936	-5,8 %
Km total en charge (milliers) SATPS	3663	128199	-4,8 %
Km total en charge (milliers) Tr. Spé.	1284	23120	+14,4 %

Source : enquête TCD 2018 sur données 2016

### [C] Coûts annuels moyens par élève transporté (en 2016)

	moyenne	Evolution 2016/2015
Coût moyen par élève sur SRO	941	-6,9 %
Coût moyen par élève sur SATPS	1147	+10,6 %
Coût moyen total par élève transporté	1094	+6,3 %
Coût moyen par élève interne	458	0 %
Coût moyen par élève handicapé	5104	-0,8 %

Source : enquête TCD 2018 sur données 2016

## Gratuité familiale en 2016

(au sens de l'ANATEEP : départements finançant le coût total à 95 % et plus)

Ain 99 ; Aisne 100 ; Allier 100 ; Hautes-Alpes 100 ; Charente-Maritime 95 ; Cher 99,6 ; Corse-du-Sud 100 ; Côte d'Or 95,6 ; Doubs 100 ; Haute-Garonne 100 ; Gers 96 ; Indre 96 ; Isère 100 ; Jura 100 ; Landes 100 ; Loi-et-Cher 95 ; Loiret 96 ; Lot 100 ; Lot-et-Garonne 100 ; Marne 97 ; Meurthe-et-Moselle 100 ; Meuse 97,5 ; Nièvre 95 ; Nord 100 ; Oise 100 ; Pas-de-Calais 100 ; Pyrénées-Atlantiques 99,5 ; Haute-Saône 100 ; Saône-et-Loire 99 ; Somme 96 ; Haute-Vienne 95 ; Territoire-de-Belfort 100 ; Martinique 100 ; Mayotte 99,9.

## LES EFFECTIFS

2016/2017

**Nombre d'élèves scolarisés (DOM inclus)**

en Maternelle .....	2 522 300
en Élémentaire .....	4 210 400
en ULIS Ecole .....	50 600
au Collège .....	3 257 800
au Lycée .....	2 287 500
SEGPA .....	84 500
AUTRES (lycées agricoles, CFA) .....	645 100
<b>Total</b> .....	<b>13 058 200</b>

SOURCE : EDUCATION NATIONALE

### Nombre d'élèves transportés chaque jour (sauf étudiants)

**Hors Ile-de-France**

> hors agglomération (source CEREMA, projection ANATEEP) :

Services spécialisés (SATPS) .....	1 432 200
Lignes régulières (SRO) .....	441 600

> en agglomération (source ANATEEP) :

Métropoles et Communautés urbaines .....	700 100
Communautés d'agglomération .....	1 175 600
<b>S/Total (hors Ile-de-France):</b> .....	<b>3 749 500</b>

**En Ile-de-France (source : IdF mobilités)**

Imagine'R scolaire .....	448 800
SRO + SATPS .....	43 120
Handicap .....	10 220
<b>S/Total (Ile-de-France):</b> .....	<b>502 140</b>

**Total d'élèves transportés en France** **4 251 640**  
soit 33 % d'élèves

## LE FINANCEMENT

2016/2017

**Transport scolaire quotidien**  
**Coût global annuel** ..... 2 956 millions d'euros

**HORS AGGLOMERATION**

**Coût total pour les départements** ..... 2 058 millions d'euros

**Coût moyen élève/an :**

- services réguliers spécialisés (SATPS) .....	1 147 €
- lignes régulières (SRO) .....	941 €
- ensemble .....	1 094 €

**EN AGGLOMERATION (source ANATEEP)**

Coût global pour métropoles et c. urbaines .....	420 millions d'euros
Coût global pour communautés d'agglom. ....	980 millions d'euros
<b>Coût total en agglomération</b> .....	<b>1 400 millions d'euros</b>
<b>Coût moyen élève/an : métropole</b> .....	<b>553 €</b>
Communauté urbaine .....	702 €
Syndicat mixte .....	742 €
Communauté d'agglomération .....	834 €
Communauté de communes .....	809 €

**Transport de handicapés (source CEREMA)**

Nombre d'élèves handicapés subventionnés : ..... 50 000

Coût par élève handicapé (en moyenne par an) : ..... 5 104 €

Coût total (par an) : ..... 255 millions d'euros

**Transport hebdomadaire (internat)**

Nombre d'internes subventionnés : ..... 121 000

Coût par élève interne (en moyenne par an) : ..... 458 €

Coût total (par an) : ..... 55 millions d'euros

nombreuses petites écoles rurales. Le travail de dentelle a un coût. D'autres statistiques nationales mériteraient d'être développées (durée des contrats, fréquentation commerciale,...). On insistera ici sur un des points sur lequel l'ANATEEP porte une vigilante attention : le transport des maternelles. [D] L'annuaire TCD nous apprend ainsi que l'âge minimum moyen retenu par les conseils départementaux était de 2,9 ans. Que plus de la moitié d'entre eux imposaient l'accompagnement des enfants de maternelle, ce qui impliquait un nombre moyen d'accompagnateurs par département de 89.

### MÉTROPOLISATION AVANT RÉGIONALISATION

Dans le prolongement de ce bilan "départemental", il est bon de l'éclairer

par quelques chiffres montrant comment les AOM ont grignoté, voire absorbé pour certaines, des secteurs entiers du réseau départemental (voir tableau de synthèse ci-dessus). Au final, au 31 décembre 2016, juste avant la régionalisation, plus de 3 milliards d'euros avaient été investis sur l'année en France, par les collectivités, pour organiser et financer le transport scolaire. Avec une rupture forte : pour la première fois en 50 ans, les jeunes transportés l'étaient plus en agglomération que sur le réseau départemental.

#### [D] Prise en charge des maternelles par les départements

	moenne	Total enquêté
Âge minimum de prise en charge des élèves	2,9 ans	/
Accompagnement obligatoire	/	31 oui / 59 réponses (53%)
Nbre accompagnateurs par département	89	2 855

Source : enquête TCD 2018 sur données 2016

ERIC BRETON

# Le "nudge" pour mettre sa ceinture



Le "Malassi"

**E**n application des principes de l'économie comportementale, le projet de recherche de la Fondation MAIF, mené par BVA, en partenariat avec l'ANATEEP et Keolis se propose de créer des nudges, littéralement «coups de pouce», pour placer les adolescents dans un contexte de choix qui les incite à adopter les bons comportements, sans les contraindre.

## LA CEINTURE PEU BOUCLÉE

Le port de la ceinture de sécurité dans les cars est obligatoire depuis le 15 juillet 2003 pour les cars équipés. Depuis 2015, tous les cars doivent en être équipés pour pouvoir transporter du public. Alors que jusqu'à l'âge de

10 ans, de très nombreux enfants transportés dans un cadre scolaire mettent la ceinture de sécurité, notamment grâce à la présence d'un accompagnant, le taux de port de la ceinture tombe à 28,9% chez les 10-14 ans et à 4,6% chez les 15-19 ans (enquête menée par Keolis et l'association Prévention routière, de juillet 2015 à juillet 2016), avec des conséquences dramatiques en cas d'accident. Ce constat est assez cohérent avec les chiffres avancés par l'ANATEEP et la FNTV, soit en moyenne un taux de port compris entre 20 et 30 %.

Le car scolaire est un environnement social particulier, où la pression sociale des plus grands, qui considèrent le port de la ceinture comme "ringard" ou une "contrainte" joue fortement sur le comportement des plus petits. De plus, le port de la ceinture est de

*L'économie  
comportementale  
réussira-t-elle à convaincre  
les adolescents de mettre  
leur ceinture de sécurité  
dans les transports  
scolaires ?  
Une recherche  
expérimentale suggère  
d'intéressantes  
perspectives...*

la responsabilité même des passagers pour les véhicules de plus de 9 places. Autant d'éléments qui conduisent au non-respect de la réglementation par les jeunes et au non-port de la ceinture de sécurité, malgré les nombreuses campagnes de sensibilisation voire actions "coup de poing" effectués y compris avec les services de gendarmerie.

Pour renforcer le port de la ceinture de sécurité, légiférer, informer et éduquer les jeunes est utile, mais insuffisant.

## CINQ NUDGES TESTÉS

Le nudge apparaît dès lors comme une approche complémentaire. Au-delà de chercher à persuader, cette approche consiste à mettre les individus dans un contexte de choix qui les in-

cite à adopter le comportement spécifique recherché, sans les contraindre. Alors que le nudge a fait ses preuves dans plusieurs domaines (santé, environnement, accidentologie,...) son application dans le domaine de la prévention des risques reste limitée. Aucune expérience sur le port de la ceinture de sécurité, ni même sur le public particulier des adolescents n'a été menée jusqu'à présent.

Après des observations de terrain à l'automne 2017, BVA Nudge Unit a mené une recherche de nudges en réunissant les acteurs du transport scolaire, transporteurs, AOT, élèves, et les partenaires du projet, ANATEEP, Fondation MAIF, Keolis. Cinq nudges ont été retenus pour l'expérimentation programmée au printemps sur des circuits scolaires du Tarn, de l'Isère, de la Drôme et de l'Ardèche : le "Malassi", les housses mannequins crash-test, le parcours d'installation, les proportions, et la voix.



présent dans le car sans nudge pour évaluer le taux de port de la ceinture. Il n'informe pas les élèves de l'objectif de sa mission. Les élèves s'habituent à cette présence. La deuxième semaine, les nudges sont installés, l'observateur évalue à nouveau le taux de bouclage. Ainsi, l'expérimentation bénéficie d'une cellule témoin point de référence. Le test est effectué pour déterminer des combinaisons de nudges gagnantes. La durée du test est suffisamment longue pour mesurer d'éventuels effets dans le temps et posséder un échantillon important offrant ainsi une significativité forte aux résultats (5 732 observations au total, 3 314 la semaine sans nudge et 2 918 la semaine avec nudge).

La première phase, sans nudge ou instructions particulières, a démontré que seuls 10% des élèves attachent

instinctivement leur ceinture de sécurité. L'observation des cars scolaires a permis de se rendre compte que, par défaut, les enfants pouvaient s'asseoir sur les sièges sans même voir ni toucher la ceinture de sécurité. Le résultat de la seconde phase montre clairement que les nudges s'avèrent efficaces pour favoriser le port de la ceinture dans les transports scolaires. Toutes les combinaisons de nudges testées permettent une progression du taux de port de la ceinture de sécurité qui, en moyenne est multiplié par 2,5, passant ainsi de 10% à près de 24%. Les nudges, qui agissent autant sur les filles que sur les garçons, perdurent dans le temps et ont une portée aussi bien le 1er jour que les jours suivants. Par ailleurs, les nudges s'avèrent efficaces dans les cars scolaires où le taux port de la ceinture de sécurité est faible (moins de 10%) mais aussi dans les cars scolaires où il est déjà important (de 15 à 50%). Le projet -et ses conclusions- a été dévoilé dans le cadre d'Autocars Expo, à Lyon, le 18 octobre 2018. ■

## UN TAUX DE PORT MULTIPLIÉ PAR 2,5

Sept combinaisons ont été testées, du 14 mai au 11 juin 2018. Lors d'une première semaine, l'observateur est

### Expression de Marc Rigolot

Directeur de la Fondation MAIF

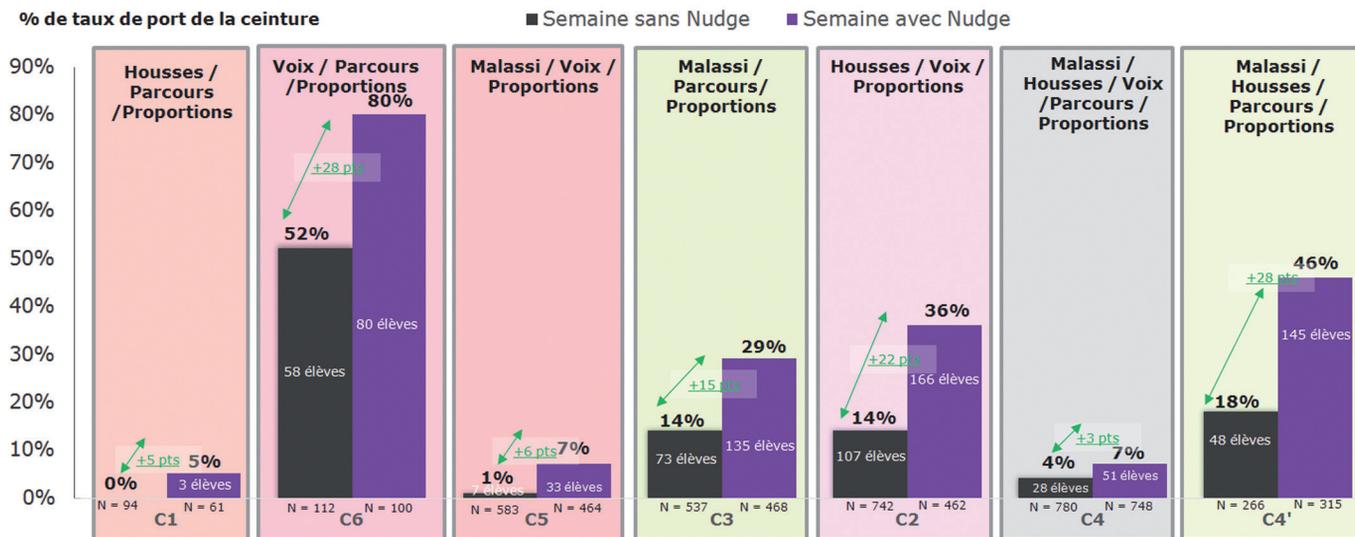
«Aborder la prévention autrement fait partie des ambitions de la Fondation MAIF, fondation reconnue d'utilité publique. Nous constatons malheureusement que dans de nombreux domaines, les approches traditionnelles basées sur l'information et la sensibilisation s'épuisent, et montrent des limites. Face à des décisions parfois irrationnelles, Fondation Maif soutient la recherche de solutions innovantes pour modifier la façon de faire de la prévention, et les nudges représentent une belle opportunité comme les résultats de ce projet le démontrent». > vidéo de présentation sur <http://bit.ly/FilmNudges>



## Résultats de l'expérimentation RÉCAPITULATIF

© BVA Group 2018

Taux de port moyen (moyenne des 7 combinaisons) :  
**Sans Nudge : 10,3%**  
**Avec Nudge : 23,4%**



N = nombre total d'observations sur la semaine  
 1 observation porte sur 1 enfant durant un trajet. Sur l'ensemble de la semaine un même enfant a pu être observé plusieurs fois (aller-retour + différents jours de la semaine)

Combinaisons testées



## Transports scolaires : une mauvaise rentrée

**L'**ANATEEP n'avait jamais connu une rentrée scolaire aussi pénalisante pour les jeunes transportés en agglomération. Cela confirme ce que l'association pressent depuis déjà plusieurs mois, et qu'elle a mis en valeur dans sa dernière étude sur les agglomérations et le transport des scolaires. Quatre exemples... malheureusement pas du tout isolés.

### MONTAUBAN

**D**es parents s'indignent. L'année dernière, les primaires prenaient le bus seulement à 8h20. Depuis la rentrée scolaire, ce sont les primaires et collégiens qui sont transportés ensemble à 7h40 ! Compte tenu du nombre de passagers et d'arrêts, le bus de la ligne 4 est bondé : « Nous avons décidé de filmer les conditions de transport que nous subissons chaque jour et ce malgré le paiement de notre abonnement annuel qui reste très cher !!! Il est inadmissible de voyager dans de telles conditions (quand on peut monter dans le bus), il n'y a aucune sécurité, les enfants sont écrasés sur les vitres. Les enfants sont debout ; d'autres enfants ont dû partir en voiture alors qu'ils ont un abonnement !...»

### SEINE-EURE (NORMANDIE)

« Notre fille de seulement 11 ans subit 1h de trajet/jour dans des bus scolaires surchargés, en toute insécurité. Des longues journées d'école dues à la distance et aux transports scolaires, des frais de cantines, des frais de transport scolaire ! ». Des parents se mobilisent : « Nous dénonçons les conditions dans lesquelles les élèves de Val de Reuil sont emmenés au Hamelet. Au 2<sup>ème</sup> arrêt de la ligne par exemple, on voit arriver un bus de ville bondé : nos enfants sont entassés tel du bétail et viennent de voyager pendant 30min debout, se bousculant au moindre tournant ! »

### HAYANGE (MOSELLE)

**L**a rentrée a été dure pour le réseau Citéline... et encore davantage pour les collégiens et lycéens transportés ! En effet, la suppression des lignes scolaires s'est traduite par de multiples couacs et autres galères. Dès le 7 septembre, une quarantaine de parents excédés, élèves, responsables d'établissements scolaires et élus locaux ont été reçus par Michel Liebgott, président du Val de Fensch, en présence des représentants du Smitu (Syndicat mixte en charge des transports pour la Moselle nord). Huit jours après le début des cours, près de la moitié des 8 000 élèves concernés n'avaient toujours pas leur carte de transport. Les bus étaient bondés, les lycéens devaient partir plus tôt ou rejoindre leur correspondance à pied ! La seule solution trouvée par les responsables du réseau Citéline a été d'augmenter la capacité, en recourant à des autobus articulés !... Quant à la sécurité, à la qualité et au confort des déplacements d'élèves, on repassera... L'ANATEEP, une fois encore, conteste cette façon de faire : pourquoi supprimer des services scolaires dédiés pour les remplacer par des autobus pris d'assaut par les jeunes, sinon pour de bien peu glorieuses économies ?! Le responsable du Smitu se réfugie derrière les règles mises en place : « Un horaire de départ identique à dix minutes

près et une seule correspondance supplémentaire par rapport au trajet précédent », a rappelé Jérôme Barbé, les correspondances étant assurées "à vue" (un bus attend l'autre). Tout cela sans aucune information digne de ce nom ; même les lycéens de terminale pourtant habitués du réseau se sont trompés. D'autant que certaines configurations scolaires n'ont pas été prises en compte (horaires de desserte des établissements inadaptés,...).

### MORLAIX (BRETAGNE)

**Q**uand les élus de Morlaix viennent en soutien... aux parents d'élèves ! « Après avoir alerté à plusieurs reprises la communauté d'agglomération sur la tarification dite solidaire, et en vérité pénalisante pour les familles, ainsi que sur les modifications d'horaires de ligne sans avertissement, nous constatons que la rentrée scolaire a été compliquée et source d'angoisse pour beaucoup de familles ». Tel est le communiqué qu'ont rédigé, ce mardi 11 septembre, des élus morlaisiens qui « s'insurgent contre les difficultés persistantes des transports en commun » en ville. Soit quatre jours après qu'Agnès Le Brun avait déjà écrit à Nathalie Bernard, vice-présidente de Morlaix communauté en charge des mobilités, une lettre pointant de

sérieux problèmes au niveau du collège Saint-Augustin et du lycée Notre-Dame-du-Mur/Le Porsmeur, notamment des problèmes de sécurité. Depuis la rentrée, les collégiens ne sont plus déposés devant les portes Saint-Augustin, comme auparavant, mais à plusieurs centaines de mètres de là, au niveau de l'arrêt Pont-Bellec, rue du Docteur-Prouff. Avec en plus des problèmes d'horaires !... Réponse de l'opérateur : « Nous exploitons 35 lignes scolaires, pour 2 800 élèves. Ça fait 100 000 questions potentielles. À chaque rentrée et à chaque mise en place d'un nouveau réseau, ce qui est notre cas, il y a toujours des ajustements à faire ». Pour basculer sur du service dédié scolaire ?!...



© Gwendal Hameury (Le Télégramme)

L'ANATEEP ne souhaite pas que les opérateurs et les autorités organisatrices de transport fassent croire que de simples ajustements de rentrée vont régler la situation. Ces "calages" techniques amélioreront sans doute quelques points durs mais reste le modèle organisationnel du transport des élèves en agglomération qui ne fait pas la part belle à la sécurité et à la qualité de ces déplacements. Face à de telles logiques, les familles sont bien souvent désarmées. L'ANATEEP et la FCPE ont analysé ensemble leurs remontées d'information et détermineront dans les prochaines semaines les modalités les plus adaptées pour mettre fin aux situations mettant en jeu la sécurité des enfants, notamment le recours systématique au transport debout. Déjà, un recours auprès d'un Tribunal administratif est engagé.

RÉGION OCCITANIE

**Carole Delga  
vise la gratuité**

Titulaire de la compétence sur les transports scolaires depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, la Région a annoncé, le 6 septembre, qu'elle mobilise 180 M€ sur le sujet, à l'occasion de la première rentrée qu'elle organise directement. Objectif : optimiser le réseau régional pour instaurer la gratuité d'ici 2021. La Région s'est engagée à maintenir la gratuité dans les départements où elle existait, et à plafonner à 90 € par an cet abonnement dans les autres, soit cinq départements : l'Hérault, l'Aude, la Lozère, l'Aveyron et le Tarn-et-Garonne. Selon sa Présidente Carole Delga, «malgré la baisse des dotations de l'État, qui représente un différentiel de 220 M€ en 2018, la Région est parvenue à dégager des marges budgétaires en faisant des économies sur les services généraux», en ajoutant : «nous prévoyons de mettre en place la gratuité des transports scolaires à la rentrée 2021, voire en 2020 si ce volume d'économies le permet. Avant cela, nous devons harmoniser l'organisation de ces transports, car il y avait 13 tarifications différentes dans les 13 départements». Cette nouvelle gamme tarifaire devrait être connue en 2019.

LOIRE

**10 ans pour TIL**

La région a délégué jusqu'en 2022 sa compétence "transport" au département de la Loire. Loire Forez Agglomération en a fait de même. Le réseau de transports interurbains de la Loire (TIL) vient de fêter son dixième anniversaire. Il rassemble 27 lignes régulières et 430 circuits de transports scolaires représentant 17 000 enfants transportés



chaque jour. La rentrée a été l'occasion pour TIL d'accentuer les efforts dans deux dossiers importants : la digitalisation des services avec notamment l'information des usagers en temps réel (l'utilisateur peut connaître l'heure de passage de son car au moyen de son smartphone qui flash un QR code apposé sur l'arrêt ; la souscription possible de son abonnement en ligne, ce qu'on fait 90 % des scolaires, soit plus de 15 000 d'entre eux !) mais aussi la stabilité des tarifs. Pour le transport scolaire le ticket à l'unité est à 1,50 € et l'abonnement mensuel de 20 €.

MANCHE

**La fin des gilets jaunes**

Le Conseil départemental de la Manche avait imposé le port obligatoire du gilet jaune pour les utilisateurs du transport scolaire. Ayant récupéré la compétence des transports d'élèves, le conseil régional de Normandie a décidé de ne plus le rendre obligatoire. Pour le service transport de la région, «le sujet, c'est de faire de la prévention. Ça ne se limite pas au gilet mais comprend aussi le comportement des enfants et des jeunes. C'est vers cela que nous voulons d'abord aller». En attendant, les parents sont invités à équiper leur enfant ou à faire passer le gilet des plus grands aux plus petits. La Région travaille actuellement sur l'harmonisation des pratiques dans les cinq départements membres.

AUVERGNE RHÔNE ALPES

**Bus plus propres**

La Région Auvergne Rhône Alpes, en collaboration avec la communauté de communes du Pays du Mont-Blanc, va acquérir neuf autocars moins polluants, équipés d'une motorisation au gaz naturel remplaçant le diesel, qui desserviront la vallée de l'Arve fin mars 2019. Ces véhicules présentent une belle autonomie (500 km) et un bon bilan écologique notamment ceux qui ont recours au bio gaz naturel (issu de la méthanisation des déchets ménagers ou agricoles). Depuis la révision du Plan de Préservation de



© Guillaume Atger

l'Atmosphère en juillet 2017, un effort constant a été mis en œuvre sur tout le parc de véhicules scolaires et interurbains en Haute-Savoie, avec 60 % du parc en norme EURO 6. L'enjeu est important : la Loi de transition écologique prévoit de réduire la consommation d'énergie fossile et les émissions de gaz à effet de serre dès 2020. Pour les plus gros transporteurs qui possèdent plus de 20 véhicules, 50 % de leur parc devront être mis aux nouvelles normes d'ici 2020 et 100 % de la flotte 5 ans plus tard. La Région accompagne déjà la création de 12 stations GNV (gaz naturel véhicule).

CHARENTE MARITIME

**Dur... dur**

La rentrée en Charente-Maritime a été très chaotique. De très nombreuses familles se sont plaint d'horaires tardifs voire inadaptés, d'enfants laissés sur le trottoir faute de places, d'une information défailante. A Saint-Loup, un car scolaire a même été bloqué par les parents. Cette situation n'a pas manqué de faire réagir Dominique Bussereau, Président du conseil départemental. C'est de bonne guerre...

CHARENTE MARITIME

**Tweet de rentrée de Dominique Bussereau**



### PAYS DE MONTBÉLIARD

## Deux décisions bienvenues

**C**harles Demouge, Président de Pays de Montbéliard Agglomération, a fait ses comptes et s'exprime sur les transports scolaires dans l'agglomération : « depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, est prise en charge la totalité des coûts pour toutes les écoles ayant fait la demande de retour à la semaine de 4 jours, et le maintien des services méridiens pour l'ensemble des écoles intercommunales et les Regroupements Pédagogiques Intercommunaux (RPI). Cette décision me satisfait, et j'ai souhaité que les demandes des communes puissent obtenir une issue favorable afin de ne pas bouleverser le quotidien des élèves ». Autorité organisatrice de la mobilité chargée des transports scolaires, Pays de Montbéliard Agglomération répond ainsi aux besoins des communes et prendra en charge les incidences financières liées à ces deux décisions : 58 108 € TTC de surcoût pour la modification du temps scolaire et 16 300 € de recettes en moins pour le transport scolaire méridien. A noter également que depuis le 23 juillet 2018, il y a accessibilité des lignes scolaires à tout usager muni d'un titre de transport...

### YONNE

## Campagne Transport attitude

**L**a nouvelle campagne des interventions sécurité a repris depuis le premier jour de la rentrée des collégiens, pour l'ADATEEP 89. Jean-Yves Gauchet et Claude Charlot sont allés dans les collèges d'Avallon, Chablis, Ton-



nerre, Auxerre, Migennes. Il leur restera les collèges de Puisaye et les gros collèges du nord du département de l'Yonne. A la mi-novembre, les interventions auprès des collégiens devraient être terminées. Il restera alors à se consacrer aux plus jeunes.

### ROANNE (LOIRE)

## Cars et Bus d'hier et d'aujourd'hui



**A** l'occasion des Journées du Patrimoine, d'anciens cars et bus étaient exposés à Roanne sur l'Esplanade des Mariniers, une quarantaine de véhicules du plus ancien au plus récent. L'ADTEEP de la Loire, invitée à participer à cette journée a pu sensibiliser un grand nombre de visiteurs, adultes et enfants, à la sécurité dans les transports et surtout au port de la ceinture dans les autocars.

### MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

## Un Pass métropolitain

**P**our la rentrée 2018, la Métropole Aix-Marseille-Provence a engagé l'harmonisation de la tarification des transports scolaires. Une nouvelle tarification, réservée aux enfants scolarisés de la maternelle au lycée, est progressivement mise en œuvre sur quatre ans sous la forme d'un véritable "Pass métropolitain" « afin de garantir une équité de traitement pour l'ensemble des habitants et de faciliter les déplacements sur l'ensemble de son territoire ». Deux tarifs de base sont proposés : 220 euros par an pour les élèves circulant sur le réseau his-

torique RTM (Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques, Septèmes-les-Vallons) ; 60 euros par an pour les autres élèves, valable sur tous les réseaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence hors réseau historique RTM. Selon la Métropole, elle supporte 90% du coût des transports scolaires. Ces deux abonnements sont proposés à tous les enfants et adolescents résidant dans la Métropole et scolarisés dans les établissements primaires et secondaires. La distinction entre la zone couverte par le réseau RTM historique et le reste de la Métropole se justifie par la densité bien plus élevée des services de transports qui y sont proposés.

### NANCY

## Pass classe contre pass jeune ?

**À** Nancy (Meurthe-et-Moselle), la métropole maintient la gratuité d'un aller-retour quotidien sur le réseau Stan pour se rendre à son établissement scolaire ("Passe Classe") mais il devient plus restrictif : les scolaires doivent valider leur voyage aller (gratuit) avant 9 h 15 et le retour doit s'effectuer entre 12 h et 19 h. Parallèlement, en août, une nouvelle formule a été proposée aux familles : le "Passe Jeune", qui permet de voyager de manière illimitée avec une facturation au trajet consommé (0,26 € le voyage) et un maxi mensuel de 9,70 €. Malika Dati, vice-présidente du Grand Nancy, justifie les évolutions : « Avec la formule Jeune, au tarif ultra-compétitif, nous répondons à une réelle attente des enfants et des ados en matière de déplacements. Le nombre de jeunes l'ayant choisie en est la démonstration. Quant au Pass Classe, nous l'avons maintenu sur la base des horaires correspondant au plus gros des effectifs, sachant qu'en milieu urbain nous sommes une des rares collectivités à ne pas avoir supprimé cette formule gratuite. Il faut aussi savoir que le coût du transport scolaire approche des 4M€ et que si ce ne sont pas les usagers qui paient, ce sont les contribuables ». Rappelons que le Grand Nancy applique l'une des demandes fortes de l'ANATEEP en agglomération : un aller-retour quotidien gratuit, avec la possibilité pour les parents

d'étoffer les possibilités de mobilité de leur enfant aux conditions habituelles des abonnements.

**GAP-TALLARD-DURANCE**

**Gratuité étendue au périurbain**

Depuis le 3 septembre dernier, la donne a changé en matière de transport public dans la communauté d'agglomération de Gap-Tallard-Durance. Dans le cadre de la loi NOTRe, cette collectivité a "hérité" de la gestion de 28 lignes régionales organisées sur son ressort territorial. Et les élus ont décidé d'étendre la gratuité des transports publics aux communes intégrées. Pour les élus, cette mesure «donnera un nouvel élan» à la mobilité. Selon Roger Didier, président de l'agglomération, «c'est ce qui s'est produit à Gap, lors de l'instauration il y a 13 ans de la gratuité sur le réseau urbain». «En 2005, 500 000 personnes se déplaçaient en bus, dont 83% bénéficiaient déjà de la gratuité. Nous avons constaté une montée en puissance de la fréquentation car nous avons maintenu et développé la qualité du service». Aujourd'hui le réseau, récemment nommé "L'agglo en bus" transporte 2 millions de passagers par an, pour une offre de 2,8 millions de kilomètres. «Nous souhaitons inciter nos concitoyens à privilégier les transports en commun. Cela passe par des véhicules modernes, confortables et respectueux de l'environnement».

**BRETAGNE**

**La Bretagne adopte le GNV**

La Région Bretagne a réceptionné le 11 septembre le tout premier véhicule fonctionnant au gaz naturel, qui sera utilisé par la Régie Régionale des Transports : illevia. Remis officiellement au sein de la nouvelle gare routière du Pôle d'échange multimodal de Rennes, il circulera sur les lignes du réseau régional BreizhGo (ex-illeno pour l'Ille-et-Vilaine). Plusieurs stations sont déjà opérationnelles autour de Rennes, et des filières locales de production de bio-GNV sont à l'étude.



**ISÈRE**

**Semaine de la mobilité**

Dans le cadre de la semaine de la mobilité, une action particulière du Département s'est déroulée le 18 septembre dernier. Jean-Pierre Barbier, Président du Conseil départemental de l'Isère s'est rendu au collège de Saint-Ismier pour assister à des actions de sécurité menées par le Département auprès des six classes de 6<sup>ème</sup> du collège Grésivaudan. L'ANATEEP a animé une action sécurité transport : une présentation en salle et évacuations de car. D'autres ateliers de sécurité routière étaient proposés aux élèves: simulateur ivresse, atelier angle mort, simulateur conduite 2 roues, animés par des agents du Département.

**NIORT (DEUX-SÈVRES)**

**Réseau à succès**

Le réseau du bus niortais Tanlib est gratuit depuis septembre 2017, et après un an la hausse de fréquentation atteint 20%. Les usagers sont eux dans l'ensemble très contents de cette mise en place. Sur certaines lignes très empruntées, les usagers sont trois fois plus à emprunter les



© Radio France

bus. Pour les parents, réseau gratuit rime avec tranquillité : «nous n'avons plus à vérifier qu'ils aient de l'argent ou leur carte de bus», explique l'un d'eux. Et pour les jeunes, lycéens notamment, la gratuité des bus permet de faire plus de trajets et d'être plus autonomes. Le réseau Tanlib vise 30% de fréquentation en plus d'ici six ans.

**PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR**

**Sensibilisation**

Les sixièmes du collège Paul Arène de Sisteron accueillent lundi matin les animateurs de l'ANATEEP et le technicien des transports scolaires et inter urbains région PACA. Plus de 170 élèves de sixième ont participé à cet exercice Cette mission a pour but de sensibiliser les jeunes à la sécurité, la citoyenneté dans les transports collectifs. Cette action a pour objectif d'éveiller l'esprit de prudence, le respect des règles, et de responsabilité. "Attacher sa ceinture est s'attacher à la vie" a développé l'animateur. Les conséquences des "Distractions"... ces activités qui perturbent l'attention et détournent le chauffeur... et le piéton de sa mission première : la prudence. Cette sensibilisation permet d'apprendre la conduite à tenir en cas d'accident de car couché, d'évacuation, d'abandon du car par les vitres après les avoir cassé aux marteaux...ouvrir les portes... prendre part à une évacuation du car en cas d'incendie...avec une seule porte et deux portes.

**Séminaire  
ANATEEP**

Le prochain séminaire de l'ANATEEP se tiendra le jeudi 24 janvier 2019, au Novotel de Paris-Bercy. Il traitera cette année de l'offre de transport scolaire et la façon d'impulser une vraie dynamique de qualité, au travers du cahier des clauses techniques particulières (CCTP) mais également via les Règlements régionaux ou communautaires. Le nombre de participants est comme chaque année limité à 100. Avant même la réception des documents de promotion, pré-inscrivez vous à l'ANATEEP au 01 43 57 42 86.



**Ensemble contre  
les incivilités**

Une campagne de de communication sur le réseau TAO d'Orléans Métropole vise à sensibiliser le public sur les quatre thématiques citées par les usagers quand ils évoquent le bien-être dans les bus ou les tramways, à savoir le harcèlement durant les déplacements, la courtoisie, l'ambiance à bord et la propreté.



**Dans le rétro...**

Transport scolaire pour le lycée agricole de Cibeins (Ain), dans les années 1920.



**BULLETIN D'ABONNEMENT**

à la revue trimestrielle

**"Transports scolaires, éducatifs et culturels"**

Je désire m'abonner pour un an à la revue trimestrielle  
"Transports scolaires, éducatifs et culturels"

Ci-joint un chèque de 35 € (Etranger/Dom-tom : 43 €) à l'ordre  
de l'ANATEEP, 8 rue Edouard Lockroy 75011 Paris.

Nom : .....

tél : .....

Email : .....

Adresse facturation : .....

.....

.....

.....

.....

Adresse expédition (si différente) : .....

.....

.....

.....

.....

# ASSURANCE HABITATION

## 2 mois\*



### Offerts



N°1 de l'assurance scolaire, la MAE assure  
aussi votre logement pour préserver  
le bien-être familial.

Devis immédiat  
sur [mae.fr](http://mae.fr)

\* Pour toute 1<sup>ère</sup> souscription d'un contrat Habitation MAE pour une résidence principale.  
Calcul réalisé sur le montant de la cotisation hors taxes et hors Contribution Solidarité  
Victimes Terrorisme Infraction.

## PROTÉGER LES ENFANTS ET OFFRIR À CHACUN UN VRAI CONFORT DE VIE

À la MAE, nous considérons que le sinistre d'un logement n'est pas qu'une perte financière. C'est aussi une douleur intime. Spécialiste de la protection des enfants depuis 1932, nous vous aidons à reconstituer rapidement l'univers de votre enfant en vous versant une indemnité supplémentaire de 1 000 €.



Tous nos engagements sur [mae.fr](http://mae.fr)

Information et adhésion  
sur votre mobile

## MON PREMIER ASSUREUR

Pour toute information, contactez la MAE de votre département  
ou le **0 820 000 070** Service 0,12 € / min  
+ prix appel

mgen<sup>\*</sup>

GRUPE **vyv**

MA SANTÉ, C'EST SÉRIEUX.

**J'AI  
CHOISI  
MGEN**

**MUTUELLE SANTÉ - PRÉVOYANCE**

Martin Fourcade et 4 millions de personnes ont choisi MGEN pour la confiance, la solidarité, l'accès aux soins de qualité et le haut niveau de prévoyance.

www.antigel.agency - 01410 - Mai 2018 - © Hervé THOURAUDE - Ce document est non contractuel

**MARTIN FOURCADE**  
CHAMPION DU MONDE &  
CHAMPION OLYMPIQUE  
DE BIATHLON



PARTENAIRE OLYMPIQUE



MGEN, Mutuelle Générale de l'Éducation Nationale, n°775 685 399, MGEN Vie, n°441 922 002, MGEN Filia, n°440 363 588, mutuelles soumises aux dispositions du livre II du code de la Mutualité - MGEN Action sanitaire et sociale, n°441 921 913, MGEN Centres de santé, n°477 901 714, mutuelles soumises aux dispositions du livre III du code de la Mutualité.