



ANNIVERSAIRE  
★ 60 ANS ★  
ANATEEP  
DEPUIS QUE LE TRANSPORT  
SCOLAIRE EXISTE



# L'histoire des transports scolaires

1964 - 2024

# 60 ANS DE MOBILISATION



L'ANATEEP fête en 2024 ses soixante années d'actions en faveur de transports scolaires gratuits, sûrs et de qualité. Cet anniversaire offre l'occasion de remonter le temps pour comprendre la genèse, le développement et la réalité actuelle d'un service public indispen-

sable à des millions de jeunes... L'histoire du transport scolaire que vous avez entre les mains vous montrera combien notre association a pu œuvrer sans relâche pour défendre et, bien souvent, faire triompher ses objectifs dans le quotidien des jeunes élèves transportés. C'est pour moi l'occasion de témoigner de toute notre reconnaissance envers ces générations de responsables, de militants qui se sont investis au niveau national mais aussi dans les départements pour que l'ANATEEP puisse se développer et convaincre. Oui, l'histoire de notre association se confond avec celle du transport scolaire. Au fil des ans, celui-ci évolue, se transforme. Nous avons été témoins de changements significatifs dans l'architecture du transport scolaire ; cette organisation risque encore d'évoluer. De nouveaux défis se profilent à l'horizon. Il est essentiel que l'ANATEEP reste à l'avant-garde de ces évolutions et continue de porter un message fort. C'est sa mission. Un service public de transport scolaire de qualité, y compris dans les territoires les plus ruraux, pour une école républicaine plus forte.

Florence BLATRIX-CONTAT  
Présidente de l'ANATEEP  
Sénatrice de l'Ain

## Sommaire

- 4 Les origines
- 5 Un système complexe et opaque
- 6 La rente des transporteurs
- 7 Vers la décentralisation
- 8 La révolution décentralisatrice
- 9 La valeur sécurité
- 10 Nouvelles dynamiques
- 11 Le feuillet de la Loi Sapin
- 12 Accompagnement et ceintures
- 13 Un feu d'artifice législatif
- 14 Régulation économique défaillante
- 15 Soucis judiciaires
- 16 Les lois des séries... et des médias
- 17 Le retour sur la question territoriale
- 18 Régionalisation... et métropolisation
- 19 Un retour aux sources ?
- 20 Des transports scolaires fragilisés
- 20 Et l'avenir...

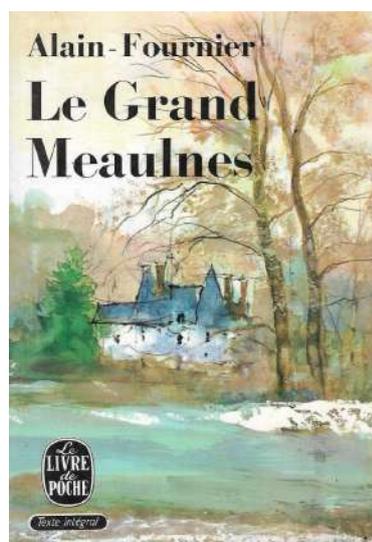
## Les origines

**«Les enfants peuvent néanmoins parcourir, à pied, ou à dos de mulet, de grandes distances, parfois dans la neige et l'obscurité.»**

L'école primaire, publique, laïque et obligatoire de Jules Ferry est une école de proximité. Fondée sur l'implantation dans chaque village d'une école à classe unique, elle ne nécessite pour les élèves que des trajets relativement courts. Les enfants peuvent néanmoins parcourir, à pied, ou à dos de mulet, de grandes distances, parfois dans la neige et l'obscurité. La question des transports scolaires ne se pose pas encore. Les transports collectifs existent pourtant au passage du XIXe au XXe siècle mais ils sont d'abord ferroviaires. La loi du 13 juillet 1913 (et son décret d'application du 26 juin 1915) qui permet l'exploitation des voies ferrées d'intérêt local (VFIL - loi de 1865) par les départements et les communes sous forme d'affermage ou de régie directe<sup>1</sup> n'y change rien. Face aux lourdes charges financières, les départements passent progressivement à la technique routière, comme le leur permettait la loi du 26 décembre 1908 sur les « services d'autobus départementaux ». Les années 1920 voient les VFIL peu à peu supprimées et transférées sur route. On a la trace, presque anecdotique, de déplacements collectifs d'élèves. Mais il n'y a pas encore de système organisé de transport d'écoliers...

Les familles se trouvent donc bien souvent dans l'embarras face à des besoins de transport scolaire importants. Les années 1930-1935 sont l'occasion de premières passes d'armes au Parlement concernant les projets de subventions budgétaires pour frais de transport ou indemnités d'internat. On est avant tout dans une logique de compensation financière. Les écoles privées demandent à bénéficier du système au titre de la « justice » scolaire (le Cartel des Gauches est contre). Ce débat « public/privé » est déjà extrêmement cliquant et les votes budgétaires annuels au Parlement en portent la trace en 1930, 1931, 1932, etc. Certains départements commencent à prendre des initiatives contributives et sub-

ventionnent les frais de transport des familles (exemple : la Haute-Vienne en 1937 : réduction de 50%). La prolongation de la scolarité obligatoire de treize à quatorze ans en 1936, en stimulant la fréquentation de classes inter-communales, va conduire, en 1938, le gouvernement du Front populaire à allouer quelques subventions aux communes et aux caisses des écoles concernées, pour du transport « physique » cette fois. Une première ligne budgétaire de 90000F y est consacrée et si elle reste notoirement insuffisante, elle n'en symbolise pas moins le début du transport scolaire.



Avant le transport scolaire...  
Extrait du Grand Meaulnes, d'Alain-Fournier (début du chapitre VI) Livre de poche :  
« [...] Derrière le portail, nous étions plusieurs à guetter la venue des gars de la campagne. Ils arrivaient tout éblouis encore d'avoir traversé des paysages de givre, d'avoir vu les étangs glacés, les taillis où les lièvres détaient... Il y avait dans leurs blouses un goût de foin et d'écurie qui alourdissait l'air de la classe, quand ils se pressaient autour du poêle rouge [...] »



1 - Les régies départementales (reprises par les régions) doivent leur origine à l'intervention directe des départements dans les VFIL

L'après-guerre est marqué par une extraordinaire explosion démographique, un exode rural massif et une forte demande d'éducation<sup>2</sup>. Face à cette situation, et compte tenu de moyens budgétaires limités, la politique des pouvoirs publics s'attache à une meilleure rentabilité des équipements scolaires. Le regroupement des centres scolaires (naissance de la carte scolaire) permet, selon l'administration, d'endiguer la multiplication d'internats coûteux et le paiement de maîtres sans élèves. Les établissements scolaires vont se structurer en regroupements d'écoles rurales à faible effectif dans le premier degré, et en secteurs (1er cycle) ou districts (2ème cycle) scolaires dans le second degré.

Certains élèves se trouvent géographiquement éloignés de leur lieu d'enseignement. Le ministère de l'Éducation nationale entend lever cet obstacle matériel à la scolarisation en accordant une aide financière aux élèves qui doivent utiliser le transport scolaire. Ils sont dès le début « un élément essentiel de la réforme de l'enseignement » et « concourent à la démocratisation et à l'égalisation des chances entre ruraux et urbains ». Les transports scolaires tirent leurs origines de ces mesures d'incitation et de compensation instituées formellement par le décret 53-818 du 4 septembre 1953 autorisant la fermeture des écoles à classe unique. Néanmoins, en 1958, il n'existe encore que 345 circuits réservés aux élèves. L'État a toutes les raisons d'être satisfait de ses choix stratégiques sur la rationalisation de l'offre scolaire.

La réforme de l'enseignement secondaire de 1958 (allongement de la durée de scolarité de 14 à 16 ans, création des collèges) va faire exploser les effectifs transportés, sur un rythme presque exponentiel ! Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si un an seulement après cette réforme, paraît le décret du 28 septembre 1959 qui marque le premier texte réglementaire spécifique

au secteur des transports scolaires. Au cours du Vème Plan, c'est-à-dire de l'année scolaire 1964/1965 à l'année scolaire 1969/1970, les effectifs subventionnés sont multipliés par 2,3, passant de 460 000 à 1 095 000. Dans le même temps, les effectifs scolarisés n'augmentent que de 6,5 %. En 1963-1964, année scolaire pendant laquelle l'ANATEEP est créée, le nombre de circuits spéciaux est seulement d'environ 4000. Dix ans après, en 1973-74, il sera six fois plus élevé (23 000). A la demande de nombreux organisateurs de proximité qui s'inquiètent de la couverture de leur responsabilité, l'ANATEEP met au point avec la MAIF, une couverture d'assurance pour l'organisation des transports scolaires.

Malgré cette « révolution quantitative », la conception qui a procédé à l'instauration des transports scolaires n'est pas modifiée. Elle est fondée sur deux éléments-clé.

**“La réforme de l'enseignement secondaire de 1958 va faire exploser les effectifs transportés”**

*Primo*, en parfaite cohérence avec les règles de coordination édictées par le décret du 14 novembre 1949, les services spéci-

ques ne sont conçus que comme subsidiaires aux lignes régulières. Ils ne sont qu'une solution de repli en cas d'insuffisance ou d'inadaptation des autres modes de transport existants. L'idée de base reste que la création d'un service spécial risque de faire double emploi avec une ligne existante, et de la vider de sa substance. Nul ne se pose la question de savoir comment sont transportés les enfants. *Secundo*,

l'Éducation nationale ne se sent liée que par une obligation de compensation financière vis-à-vis des familles confrontées à la réforme de la carte scolaire. Cette conception se trouve explicitée très clairement dans les articles 1 et 3 du décret du 31 mai 1969 relatif au financement du transport des élèves : il s'agit « d'une participation de l'État aux frais engagés par les familles soit individuellement, soit au travers d'organismes pour assurer la fréquentation scolaire de leurs enfants ». Or, dans la mesure où le transport scolaire devient une pièce essentielle de la scolarisation, l'Éducation nationale se trouve piégée. Elle doit assumer financièrement les conséquences de sa réforme. C'est ce point de vue qui est défendu à la fois par les parents d'élèves au travers de leurs associations et par les organisateurs de proximité. L'ANATEEP, regroupement d'organismes de transport scolaire et de représentants de la communauté éducative (enseignants, parents...) se positionne également en faveur de cette logique. C'est à l'État d'assurer l'égalité d'accès à tous les enfants, quel que soit le lieu où ils habitent. La maîtrise du système échappe à l'État ; il ne parviendra jamais à la reconquérir.

**1964 : procès verbal de création de l'ANATEEP**



2 - Entre 1959 et 1973, la population scolaire passe de 1.5 à 3.9 millions d'élèves

## Un système complexe et opaque



**L**a demande de transport s'emballait mais la rigidité structurelle du système mis en place interdisait toute réactivité et adaptation. On peut avancer deux grandes caractéristiques majeures de cette inadéquation structurelle du secteur des transports scolaires : l'une financière, l'autre organisationnelle.

Le joug financier se traduit par trois paramètres. Tout d'abord, le problème de la détermination du montant global de la subvention (enveloppe budgétaire) n'est pas une mince affaire. L'article 1 du décret de 1969 précité prévoit que la participation de l'État s'inscrit « dans la limite des crédits ouverts par les lois de finances annuelles ». Concrètement, la détermination de l'enveloppe budgétaire va dépendre plus des arbitrages gouvernementaux que d'une prise en compte des objectifs du système de transport scolaire et des moyens financiers pour les atteindre. Ensuite, survient le problème de la répartition de l'enveloppe budgétaire entre les départements. Chaque année, une dotation départementale de crédits de transport scolaire est déléguée au préfet. Mais chaque année, la somme des crédits demandés par chaque département, dépasse largement l'enveloppe budgétaire globale. Finalement, la ventilation des crédits résulte de marchandages avec l'administration centrale. Enfin intervient le problème de la ventilation de la dotation départementale entre les bénéficiaires. Pour

tenir dans les limites de la dotation budgétaire qui lui est attribuée, le préfet peut, soit chercher à réduire le coût moyen unitaire du transport d'élèves, soit contrôler l'évolution des effectifs d'élèves subventionnés, soit enfin accepter de voir le taux de subvention de l'État par rapport à la dépense réelle se dégrader. Il n'a aucun vrai moyen de peser sur les deux premiers critères. Ce sera le taux de subvention qui servira de variable d'ajustement. L'aide de l'État passe de 65 % des dépenses réelles totales en 1963 à 55 % en 1971. Les collectivités territoriales et les familles sont invitées à passer à la caisse. Le ralentissement de la croissance des effectifs à transporter va cependant permettre une remontée de ce taux à 62 % en 1976. Mais, finalement, personne ne semble responsable de la dépense croissante des transports scolaires. Le rapport de force est évidemment favorable aux transporteurs.

Parallèlement, l'organisation elle-même du secteur est une source de complexité. En 1963/64, les 4000 circuits scolaires existants ont donc été créés parce qu'aucun transporteur n'a pu faire une offre de service. Ils sont gérés par des organisateurs locaux, des communes et des syndicats intercommunaux pour plus de la moitié (55 %). Ceux-ci, qui ont pris l'initiative de proposer au préfet la création de ces circuits, affrètent des véhicules aux transporteurs ou transportent en régie. Vingt départements<sup>3</sup> ont préféré, sous l'impulsion des préfets, mettre en place un

organisateur unique. C'est ce qu'on a appelé « la départementalisation ». Elle s'est traduite concrètement soit par un service préfectoral rattaché au bureau des affaires scolaires (exemple des Ardennes), soit par un service départemental sous tutelle du Conseil général (exemple de la Moselle), soit par une institution autonome. Une structure de ce dernier type subsiste encore aujourd'hui : la Federteep (dans le Tarn) qui représente, depuis l'origine, l'ANATEEP dans le département<sup>4</sup>.



**1968 : premier numéro de la revue "Transports scolaires"**

3 - Ain, Aisne, Aveyron, Corrèze, Côte du Nord, Isère, Jura, Moselle, Pas de Calais, Puy de Dôme, Pyrénées-Orientales, Rhône, Haute-Saône, Saône et Loire, Sarthe, Tarn,

4 - Les regroupements d'organismes locaux au sein d'ADATEEP, expliquent que certaines structures départementales aient été créées avant l'ANATEEP elle-même.

## La rente des transporteurs

**D**epuis de nombreuses années, la fréquentation des lignes régulières s'effondre. C'est dans cette période de crise aiguë qu'intervient l'émergence puis le développement d'une clientèle scolaire. Le Président de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) évoque ainsi, dès 1966, « *la bouffée d'oxygène* » de la profession<sup>5</sup>. Ayant le monopole d'exploitation de leur(s) ligne(s) régulière(s) et un « droit de préemption » sur les services dédiés aux scolaires (par doublages de lignes, par adaptations d'itinéraires, ...), les entreprises de transport voient d'un très mauvais œil cette possibilité d'un développement des organisateurs de transport et d'un système indépendant des fourches caudines de la coordination. D'autant que la formation des prix est plus qu'opaque et que les rémunérations demandées par les transporteurs à l'Etat et aux organisateurs sont en forte augmentation. Les pratiques d'ententes vont être régulièrement épinglées, non seulement par l'ANATEEP<sup>6</sup>, mais également par des organismes officiels. Une étude dite RCB, de « rationalisation des choix budgétaires », publiée en juin 1971, fait l'effet d'un coup de tonnerre en démontrant, chiffres à l'appui, les pratiques anti-concurrentielles. On y apprend qu'en 1969/70, pour 79 départements étudiés, le nombre moyen de soumissions par appel d'offre est inférieur à 1 dans 16 départements, entre 1 et 2 dans 56 départements, et enfin supérieur à 3 dans un seul et unique département. Les experts n'y vont pas avec le dos de la cuillère : « [...] Ces résultats peuvent s'expliquer, suivant les départements, comme la conséquence de la situation de monopole d'une ou de deux grosses entreprises de transport, des ententes géographiques occultes ou non entre transporteurs, ou de l'influence du syndicat départemental des transporteurs [...] »<sup>7</sup>



Leurs suggestions sont tout aussi volontaristes. D'abord, il s'agit de revenir sur la priorité absolue accordée aux lignes régulières, quitte à déroger aux principes de coordination des transports, en précisant bien ce qui relève des dépenses de transport scolaire et ce qui a trait à l'intervention économique dans le secteur des transports publics. Ensuite, outre l'établissement de contrats pluriannuels pour rééquilibrer les relations entre transporteurs et organisateurs, il est recommandé de mettre en place une « flotte de dissuasion », notamment des régies. Cette étude RCB est un premier coup de canif contre le système en place ; elle est confirmée fin 1972 par le rapport Chéramy, présenté au Conseil économique et social<sup>8</sup>. Il montre que « *l'appel à la concurrence est fortement limité* ». Ces dénonciations annoncent la réforme de 1973, notamment la publication du décret n°73-462 du 4 mai 1973 relatif à l'organisation des services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves. Néanmoins, malgré cette réforme importante, les transporteurs vont se servir du premier choc pétrolier pour faire monter encore la pression. Face à l'augmentation du prix du gazole, le 31 janvier 1974, une grève des transports intervient. Elle est inégalement respectée mais débouche sur des revalorisations de leurs rémunérations. Les pratiques, elles, ont la vie dure. Le prix du km/car, publié chaque année par l'Education nationale, montre des disparités surprenantes entre départements : 3,20 F dans le Val de Marne, mais 1,10 dans le Cantal

ou 1,20 dans la Creuse, alors que la logique économique (densité démographique faible, régions montagneuses) voudrait qu'on constate l'inverse. En 1974, la commission des ententes<sup>9</sup>, ancêtre de l'Autorité de la concurrence, a la dent particulièrement dure contre les transporteurs dans la région parisienne, réunis dans l'association Udete. « *Les autorités administratives ont démissionné de leur rôle et laissent le syndicat des patrons transporteurs, distribuer lui-même les circuits spéciaux entre ses adhérents, fixer lui-même ou à peu près lui-même les prix* ». Le département de l'Ain, au milieu des années 70, décide par exemple de créer sa propre régie avec 20 véhicules. C'est d'ailleurs pour casser ce « carcan » anti-concurrentiel que l'Etat a créé à la même époque une subvention pour l'achat de cars de transport scolaire neufs exploités en régie (50 % pour les collectivités et 100 % pour les établissements scolaires).

### Les droits patrimoniaux des transporteurs

Jusqu'en 1934, les transports sur route relèvent presque exclusivement du droit privé et bénéficient d'un régime de liberté. A partir de 1934, les différents modes de transport entrent dans la voie d'une réglementation plus dirigiste à objectif économique. Le fondement du décret du 14 novembre 1949 portant coordination des différents modes de transport vise à soustraire le domaine des transports au libéralisme économique ambiant tout en assurant une meilleure répartition du trafic entre les modes de transport. Les services de transport public routier ne peuvent donc être désormais exploités qu'après inscription à un plan départemental des transports. Néanmoins, en droit, l'entreprise de transport n'est pas concessionnaire de service public, mais bien propriétaire d'un fonds de commerce, détentrice d'un droit patrimonial transmissible à un autre exploitant.

5 - Intervention de M. de Brétizel, président du conseil national de la Fntr, dans les colonnes de La vie des transports, n°1017 du 11 juillet 1966.

6 - En 1969, notamment, l'ANATEEP empêche que le ministère des transports entérine une tarification nationale préparée par la Fntr.

7 - La Fntr ne s'en cache absolument pas : « la vraie solution pour éviter le gâchage des prix réside dans la discipline professionnelle qui permet de réaliser, sur le plan syndical, des accords de prix et de répartition de services, de sorte qu'un seul candidat se présente sur un circuit donné ».

La vie des transports n° 1017.

8 - Rapport de Robert Chéramy, intitulé « Les conséquences sociales et les incidences économiques du développement des transports scolaires ».

9 - Instituée par une ordonnance du 30 juin 1945, la commission technique des ententes et des positions dominantes est chargée de lutter contre les abus des trusts.

## Vers la décentralisation

**L**a réforme de 1973 marque une première inflexion dans la politique des transports scolaires. Les pouvoirs publics décident en effet d'aménager la priorité accordée aux lignes régulières. Désormais, un circuit spécial peut être autorisé par l'administration s'il est établi que son coût est inférieur à celui qu'entraînerait l'utilisation d'une ligne régulière existante, même aménagée ou que, à coût égal, le circuit projeté offre des conditions de transport plus satisfaisantes. Les régies sont maintenant autorisées à faire des offres de services tout comme les entreprises publiques ou privées de transport. Un contrat-type, qui lie l'organisateur et le transporteur, est institué par l'arrêté du 12 juin 1973. D'autres dispositions visent à rationaliser le secteur. L'article 3 du décret du 4 mai 1973 prévoit que les services spéciaux sont organisés en principe par le département. Les associations de parents d'élèves et familiales perdent la qualité d'organisateur potentiels. Mais, à la rentrée scolaire de 1974-1975, dix ans après les premières tentatives, la départementalisation n'a pas avancé, loin s'en faut. Ils ne sont que 16 à l'appliquer. Tout simplement, les élus des conseils généraux craignent d'avoir à assumer le complément financier pour assurer la gratuité totale aux familles, dans un contexte de très grande croissance des dépenses. Si, en 1953, on recensait 45000 écoles à classe unique en France, en 1975, elles ne sont plus que 14000.

Jusqu'à la décentralisation, alors que les effectifs à transporter n'augmentent « plus que de » 4 % l'an, le coût du transport scolaire croît à un rythme annuel de l'ordre de 20 % ! Le droit à subvention a été élargi en 1976 et n'est plus limité à la scolarité obligatoire. En effet, une circulaire n°76-007 du 7 janvier 1976 admet désormais au bénéfice des subventions de l'État aux transports quotidiens, les élèves



de seize à dix-huit ans à condition qu'ils respectent les critères fixés par le décret 69-520 du 31 mai 1969 relatif au financement du transport d'élèves (seuils kilométriques de 3 et 5 km notamment). Le deuxième choc pétrolier de 1979 et la fin de « l'État

**“Jusqu'à la décentralisation, alors que les effectifs à transporter n'augmentent plus que de” 4% l'an, le coût du transport scolaire croît à un rythme annuel de l'ordre de 20% !“**

providence » vont expliquer le désengagement de l'État vis-à-vis de dossiers très lourds. Le transport scolaire en est un ! Les fonds investis ne semblent ni élever la rentabilité et l'efficacité dans l'exploitation du transport ni améliorer la qualité de la prestation qui reste particulièrement mauvaise. Rien ne semble pouvoir être fait pour rendre plus lisible un système

qui perdure en engloutissant des sommes de plus en plus considérables<sup>10</sup>. En 1983, le coût global des transports scolaires se monte à 3,7 milliards de francs. 2,2 millions d'élèves sont transportés chaque jour, hors agglomération et hors Ile-de-France, vers leurs établissements scolaires, soit environ 20 % des effectifs scolarisés.

**Intérieur très “spartiate” d'un petit car scolaire (1973)**



10 - Sur ce thème lire Eric Breton, « Décision publique décentralisée : une application à la sécurité des transports scolaires », 1995. Thèse en économie des transports, Université Lumière Lyon II / Let, 339 p. cf. chapitre 2 section 1.



## La révolution décentralisatrice

**L**a mise en œuvre de la décentralisation des transports scolaires, qui va se concrétiser sur le terrain le 1er septembre 1984, s'appuie à la fois sur la loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) du 30 décembre 1982 et sur la nouvelle répartition des compétences définie par les lois des 7 janvier et 22 juillet 1983. La Loti abroge le système de coordination hérité du décret du 14 novembre 1949, sauf en Ile-de-France (article 46) où elle va s'appliquer jusqu'en... 2004 ! Le nouveau montage institutionnel apporte une double novation, au moins dans les textes. D'abord, les transports scolaires sont intégrés dans le droit commun des transports. Principale conséquence, la notion de circuit spécial disparaît. La loi qualifie les transports scolaires de services réguliers au sens de l'article 29 de la Loti. D'autre part, l'État n'a plus que des compétences résiduelles en matière de transports (réglementation sociale, sécurité et contrôles techniques,...) au profit de nouvelles autorités organisatrices : les départements à l'extérieur des périmètres de transport urbain (PTU) et les autorités urbaines à l'intérieur. Ces autorités organisatrices de premier rang (AO1) peuvent déléguer, si elles le souhaitent, les déplacements scolaires à des organisateurs dits « secondaires » (les AO2). Cette nouvelle structuration, en donnant des prérogatives très étendues aux nouveaux décideurs, va permettre de rééquilibrer considérablement

le secteur. Le système de proximité institutionnelle et territoriale mis en place va imposer de nouveaux rapports de force aux décideurs. Ce n'est pas un hasard si, au cours des années 80 et 90, le subventionnement des ayants droit va s'étoffer (maternelles, internes,...) malgré un coût toujours plus élevé. Le lobbying des transporteurs va se trouver en butte à des organisateurs beaucoup plus vigilants quant à la rationalisation des transports scolaires. La constitution de pôles d'expertise au sein des services « transport », par recrutements externes ou par transferts de personnel de la fonction publique d'Etat à « la territoriale » (DDE mis à disposition des conseils généraux par exemple), le maintien de très nombreux organisateurs de proximité sont autant d'obstacles à la position dominante traditionnelle des prestataires du service. Parallèlement, les décideurs étant plus proches des réalités du terrain, les contraintes de chacun sont mieux comprises. Il existe dorénavant un grand besoin d'informations et de retours d'expérience. L'ANATEEP participe activement à cette circulation de l'information, à la redécouverte d'un secteur dont personne n'imaginait la richesse et la complexité. Elle multiplie l'animation de nombreuses réunions dans les départements pour expliquer les nouvelles règles décentralisatrices.

**“Les décideurs étant plus proches des réalités du terrain, les contraintes de chacun sont mieux comprises”**

Elle appelle à la concertation. Daniel Henriot, alors secrétaire général de l'ANATEEP, rappelle la position de l'association : « *L'action de l'ANATEEP n'est pas orientée pour ou contre quelqu'un, pour ou contre une catégorie professionnelle, pour ou contre les transporteurs, elle est essentiellement pour les élèves, pour leurs conditions de vie, pour l'amélioration de leur éducation*<sup>11</sup> ». La création

de l'Eurl Betecs, bureau d'études et de formation de l'ANATEEP, vient concrétiser cette volonté de traduire concrètement sur le terrain les objectifs

historiques de l'association : sécurité et qualité.



**21 mai - 4 juin 1989 : Euro-marathon de Bruxelles au Cap d'Agde (Hérault). Courses pédestres par étapes et par relais. Animations de l'ANATEEP.**

11 - Edito de Transports scolaires, n°58, 2ème trimestre 1982.

## La valeur sécurité

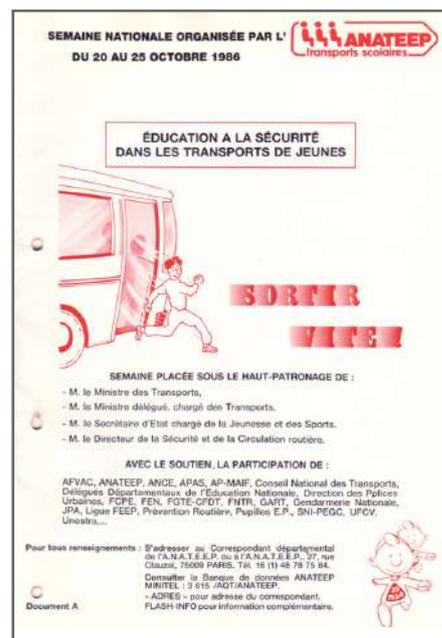
**“Compte tenu de l'électrochoc que constitue ce dramatique accident (Beaune), ce sont surtout les efforts de chaque partenaire pour améliorer la sécurité des transports qui sont porteurs d'avenir”**

**S**'il est un secteur qui va interpeller les élus locaux très rapidement, c'est bien la question de la sécurité des transports d'enfants. D'ailleurs n'avait-elle jamais été mise au second plan ?! Des accidents dramatiques sont encore dans toutes les mémoires en ce début des années 80 : à Nantiat en 1973 où quatre enfants meurent dans l'accident d'un car « pirate » en piteux état, à Pierrelatte en 1981 où cinq enfants pris au piège par le feu dans un car sont tués, une dizaine d'autres gravement brûlés. Mais le 31 juillet 1982, l'immense tragédie de Beaune (53 victimes dont 44 enfants), va commotionner la Nation entière, et même au-delà de nos frontières. La commission d'enquête va avancer 66 propositions, dont trois vont être très rapidement mises en œuvre : limiteurs de vitesse obligatoires pour les véhicules de plus de dix tonnes, inflammabilité de certains matériaux utilisés dans l'aménagement des véhicules, interdiction des transports d'enfants les jours de grands départs. Toutefois, compte tenu de l'électrochoc que constitue ce dramatique accident, ce sont surtout les efforts de chaque partenaire pour améliorer la sécurité des transports qui sont porteurs d'avenir. L'État ne peut pas tout et il est bon que chaque citoyen, chaque structure se sente investi de responsabilités.

Dans cette nouvelle approche, le Conseil national des transports, héritier du conseil supérieur des transports, est installé le 11 juillet 1984. L'ANATEEP obtient le renouvellement de son siège au titre des usagers. En son sein, un groupe permanent pour la sécurité du transport d'enfants est créé, sous la responsabilité d'André Doguet, le rapporteur de la commission d'enquête de la tragédie de Beaune. Ce dernier, profondément marqué par ce drame, va impulser une

politique très active de l'institution pour favoriser la promotion de la sécurité et la qualité des transports d'enfants, notamment à travers « les 10 mesures du CNT pour la sécurité », le rapport annuel du groupe de travail, véritable outil pour les décideurs, l'idée d'une journée de mobilisation nationale... C'est d'ailleurs directement dans la suite de cette démarche que la première édition de « Sortir vite » est lancée en 1986 par l'ANATEEP. Les transports scolaires sont « lus » à travers ce prisme de sécurité des enfants. Mais les efforts des décideurs sont très variables d'un département à l'autre. Confrontés au financement difficile des compétences décentralisées, certains préfèrent assurer l'intendance plutôt que de s'engager résolument dans des politiques actives en la matière.

**Exemple de campagnes annuelles**  
**1996 haut**  
**2004 milieu**  
**2013 bas droite**  
**2023 bas gauche**



## Nouvelles dynamiques

**“Le 12 mars 1996, l’AIST est reconnue comme organisation internationale non gouvernementale”**

**A** la fin de 1986, une enquête de l’ANATEEP auprès de 40 départements montre, dans plus de ¾ des cas, qu’il n’y a aucune déspecialisation des transports scolaires et que le nombre d’organismes secondaires se maintient remarquablement. C’est l’époque où un jugement du Conseil d’Etat vient condamner le département de l’Aveyron pour « défaut de surveillance » dans un accident de transport scolaire. Passé inaperçu à l’époque, l’arrêt dit « Epoux Faix » du 30 mai 1986 va faire pourtant jurisprudence. Il a le mérite de placer les organisateurs devant leurs responsabilités. Et elles sont lourdes.

De nouvelles problématiques apparaissent. Les collectivités territoriales, dotées en 1986 de compétences importantes dans l’équipement et le fonctionnement des établissements scolaires, participent activement à l’ouverture de l’école sur son environnement extérieur, par exemple au travers des contrats d’aménagement du temps de l’enfant (Cate). Les transports périscolaires se multiplient. Comme le rappelle dans les colonnes de *Transports scolaires*<sup>12</sup>, Francine Best, alors présidente de Jeunesse au plein air (JPA) et inspectrice générale de l’Education nationale, « *Les transports sont indispensables. Ils constituent un outil pédagogique pour l’ouverture de l’école sur le monde. Ils sont un outil de coopération entre les peuples...* ». Cette nouvelle mobilité montre combien les transports sont essentiels à l’accès non seulement à l’enseignement, mais aussi à la culture, aux loisirs, au sport.

**“Le Forum européen de Strasbourg, les 18 et 19 décembre 1991, organisé par l’ANATEEP, reçoit le patronage de toutes les grandes institutions internationales.”**



**18 avril 1994 à Paris - Création de l’Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes (AIST)**

Ce tournant des années 1990 va surtout être marqué par l’émergence des préoccupations européennes et internationales (Colloque européen de l’ANATEEP au Méridien Montparnasse le 21 avril 1989, participation de l’association à l’Euro marathon de Bruxelles à Agde du 21 mai au 4 juin 1989, pour plus de sécurité des transports, étude européenne sur la sécurité des transports scolaires en 1990/1991<sup>13</sup>). Le vrai déclencheur de la dynamique européenne en matière de transport d’enfants reste le Forum européen de

Strasbourg, les 18 et 19 décembre 1991, organisé par l’ANATEEP, qui reçoit le patronage de toutes les grandes institutions internationales. 28 intervenants de sept Etats vont s’exprimer, les

échanges seront nombreux. Des délégations et des exposants du Canada, des Etats-Unis, de Slovénie viennent partager leur expérience, leur quotidien. Les contacts amicaux et professionnels qui sont pris à l’occasion de cette importante manifestation, vont conduire à la constitution, en 1994, de l’Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes (AIST). En 1992, William Pajot, vice-président de l’ANATEEP, est l’invité de la Napt (National association for pupil transportation), les transporteurs écoliers américains, lors de leur rassemblement annuel à Nashville. Daniel Henriot fait une conférence sur la décentralisation

des transports scolaires au Congrès de l’Ateq (association des transports écoliers du Québec) à Montréal. Le 12 mars 1996, l’AIST est reconnue comme organisation internationale non gouvernementale (OING).



**1991 - Forum Européen de Strasbourg**

12 - Transports scolaires, n°87, 3ème trimestre 89

13 - La sécurité des transports d’enfants en Europe, pour le compte de la Commission européenne, en collaboration avec le CERTU et le CETE-Méditerranée, mars 1991

## Le feuillet de la loi Sapin

**“ La loi “anti-corruption” du 29 janvier 1993, dite loi Sapin va bouleverser les rapports entre organisateurs et transporteurs ”**

**M**arquée par la dynamique internationale, la décennie 90 va, au niveau national, donner les moyens aux autorités organisatrices de transport de mieux maîtriser l'offre de transport. En 1991, le CNT est chargé d'une mission d'évaluation des transports scolaires. Il est recommandé d'améliorer la qualité et la sécurité. Des propositions sont faites : une meilleure exécution des conventions, la négociation de chartes de qualité au niveau départemental, une incitation au rajeunissement du parc (âge maximal de 15 ans), un effort concerté et progressif pour diminuer la durée du transport (45 minutes), un effort accru de formation spécifique des conducteurs au transport d'enfants et enfin la suppression des strapontins. En 1992, une mission conjointe des inspections générales des transports et de l'administration de l'Éducation nationale enfonce le clou en rendant un rapport instructif sur « Concertation et qualité dans le domaine des transports scolaires »<sup>14</sup>. Il montre en effet que si des efforts de rationalisation ont bien marqué les premières années de décentralisation, des efforts importants doivent être réalisés en matière de rationalisation de la carte scolaire, de concertation et de qualité. Certaines des mesures préconisées (rénovation, voire création d'internats ou accueil dans des familles) ne sont d'ailleurs pas sans rappeler les conclusions de la commission interministérielle présidée par Pierre Mauger en 1990<sup>15</sup>. Néanmoins, question des déplacements de jeunes reste cruellement absente de l'agenda des pouvoirs publics. Pour s'en convaincre, il suffit de lire les comptes-rendus du grand



**Opération de démonstration au Cateau-Cambrésis (Nord), en présence du Secrétaire d'État aux transports Georges Sarre (hors photo)**

débat national « Transports, destination 2002 », présidée et animée par le préfet Gilbert Carrère tout au long de l'année 1992. Il faudra par exemple attendre le 23 mars 1995 pour voir paraître la circulaire interministérielle tant attendue sur l'amélioration de la qualité des transports scolaires. Pourtant, sur le terrain, les sujets de préoccupation ne manquent pas. S'il ne fallait en citer qu'un seul, ce serait d'abord l'impact sur les transports des nouvelles modalités d'organisation du temps scolaire dans les écoles primaires et maternelles, prévues par des textes de 1990, et notamment le développement de la semaine de quatre jours. Cette dernière concerne, à la rentrée 1992, environ 600 000 élèves<sup>16</sup> !

La loi « anti-corruption » du 29 janvier 1993, dite loi Sapin, en interdisant la négociation de gré à gré, en favorisant la transparence des appels d'offre, en incitant à conclure des contrats pluriannuels, va bouleverser les rapports entre organisateurs et transporteurs. Mais cette évolution réglementaire ne va pas se faire sans grincements de dents. Les premiers critiquent la lourdeur de la procédure, les seconds,

l'incitation « au moins-disant ». Elle contraint pourtant à se poser de bonnes questions sur le profil de l'offre de transport scolaire, notamment le rajeunissement du parc de véhicules. Malgré 17 mois de grande incertitude juridique marquée par la mission Morelon, par un débat parlementaire pour le moins explosif, la circulaire du 11 août 1994 relative à l'application de la loi aux conventions de transport scolaire, vient cadrer clairement la procédure à mettre en œuvre. Les conseils généraux mettent peu à peu en place des politiques d'amélioration des transports dont ils ont la responsabilité, au travers des cahiers des charges des conventions d'exploitation. La qualité de la prestation devient un critère essentiel à prendre en compte. En 1996, une enquête<sup>17</sup> auprès des chefs de service transport des départements sur l'application de la loi Sapin montre que « l'évolution des prix est plutôt marquée par une stabilité ». Mais la majorité des conseils généraux ont imposé des limites d'âge aux autocars. Le modèle économique habituel, qui voit les scolaires hériter des véhicules que plus personne ne veut, n'est plus la règle. Les transporteurs doivent donc désormais mettre à disposition des véhicules récents, donc chers, pour un nombre de jours scolaires limités (environ 180 par année). Face à ce dilemme, un nouveau type de véhicule voit le jour : le spécifique scolaire, véhicule plus spartiate, déclassé, dédié théoriquement aux scolaires<sup>18</sup>. Ce type de véhicules trouve son marché. *Fast et Scolabus* vont bientôt être rejoints par les grands constructeurs, notamment Irisbus et son *Récro*. L'impact de la loi Sapin a été considérable. Elle a conduit notamment les organisateurs à reprendre en main le secteur des transports de personnes, dix années après l'Acte I de la décentralisation.

14 - Publiée en mai 1992

15 - Dans le cadre d'une réflexion menée à la suite de la parution de la loi sur l'éducation de 1989, la commission Mauger va recommander la fermeture d'écoles à faibles effectifs et le regroupement sur certains pôles scolaires.

16 - Eric Breton, Fabienne Cadoret, Incidences économiques et financières des aménagements du temps des enfants de maternelle et de primaire sur les transports scolaires, septembre 1993. Etude du Betecs pour la Direction des transports terrestres, Ministère des transports.

17 - Bus & Car Magazine, n°520.

18 - LANATEEP participe activement au débat. A cette occasion, le 3 avril 1996, elle organise avec l'AIST, à Paris, un colloque européen sur « Spécifique ou polyvalent, l'autocar de transport de jeunes ».

## Accompagnement et ceintures

Cette évolution positive va se trouver fragilisée par un arrêt du Conseil d'Etat en juin 1996 : les services de transport scolaire, sauf exceptions rarissimes, doivent être considérés comme des marchés publics, et non comme des délégations de service public. Le 27 février 1998, le décret 98-111, qui transpose la directive européenne 93-50 du 18 juin 1993 relative aux opérateurs de réseaux, mais aussi sa circulaire d'application du 19 mars 1998, vont confirmer cette nouvelle lecture et préciser que le critère décisif à prendre en compte est le caractère substantiel de la rémunération du transporteur par les pouvoirs publics. Exit la loi Sapin pour les transports scolaires ! Mais, après l'émoi important causé par une telle évolution, l'application du code des marchés publics ne va pas conduire, comme on le craignait, à un recours systématique au « moins-disant ».

C'est par contre la question de l'accompagnement qui passionne et mobilise les différents acteurs du transport scolaire. Les transports accueillent effectivement de plus en plus d'enfants de maternelle, résultat d'un double mouvement : les fermetures de classes en milieu rural et la scolarisation des enfants de moins de trois ans. Selon une évaluation effectuée en mai 1994 par l'ANATEEP, 55 % des circuits scolaires transportant au moins cinq enfants de maternelle ne disposent pas d'accompagnateur. Pour remédier à cette lacune, 5000 emplois pourraient être créés. Le débat est lancé. Il est nourri par de nombreuses réflexions : rapport Joubert d'octobre 1995, rapport du Conseil national des transports de janvier 1996, rapport Morelon de juillet 1996. La presse professionnelle s'en mêle : « faut-il imposer l'accompagnement ? » s'interroge en une le magazine Bus et Car<sup>19</sup>. La réponse est apportée par Agnès de Fleurieu, inspectrice générale de l'Équipement, qui rend au ministre un rapport sur « l'accompagnement dans les transports scolaires de zone non urbaine » en avril 1997. C'est non. Si, pour elle, « il y a une évidence de l'intérêt d'un accompagne-

ment pour les enfants de moins de six ans », « une obligation nationale risque d'entraîner des effets pervers ». Notamment, la scolarité n'étant pas obligatoire avant six ans, il n'existe pas, pour les organisateurs, d'obligation d'assumer le transport de ces voyageurs d'âge préscolaire. Il ne faut donc pas bloquer les initiatives de plus en plus nombreuses en faveur de l'accompagnement que l'on constate sur le terrain.

Parallèlement, d'autres questions de sécurité des enfants interpellent les partenaires. Les statistiques publiées par le CNT pointant régulièrement les points d'arrêt comme responsables d'accidents graves, le Certu et l'ANATEEP sortent, en mai 1995, dans une relative indifférence, leur guide « *Transports des scolaires : la sécurité aux points d'arrêt, méthodologie et recommandations* ». Ce thème va prendre, année après année, une importance croissante. Des accidents très graves vont également mettre la question des ceintures de sécurité sur le devant de l'actualité. En 1994, en Grande-Bretagne, une succession de trois accidents dramatiques (13 morts sur M40, puis 10 morts sur M2 et enfin 2 morts sur A59) va contraindre le gouvernement à légiférer sur l'installation et le port de la ceinture dans les cars. En France, c'est d'abord la tragédie de Roquemaure sur l'A9 en juillet 1995 où, sur 22 personnes tuées, 21 sont éjectées. C'est aussi le drame de Varzy le 17 septembre 1996 où trois fillettes éjectées sont écrasées par le car qui les transportait. Le port de la ceinture aurait réduit sensiblement le bilan de ces deux drames. Il faudra cependant attendre quelques tragédies

retentissantes comme Dardilly (28 morts) en mai 2003 pour que, sous l'impulsion de l'Europe, une législation impose le port de la ceinture dans les autocars équipés.



**La Commission européenne confie à l'ANATEEP en 1995 et 1998, deux études sur le renforcement de la signalisation des autocars scolaires. Le pictogramme à éclaircissement est expérimenté dans 7 Etats européens**



**Depuis 1987, chaque année, l'ANATEEP organise des milliers d'exercices d'évacuation de car. C'est en 1989, à Nice, que le premier exercice d'évacuation d'un autobus articulé sera effectué, en moins de... dix secondes!**



## Un feu d'artifice législatif

**“L’intercommunalité à fiscalité propre se développe très largement en France et concurrence l’échelon départemental”**

**L**a fin des années 90 va être marquée par une succession de textes législatifs importants qui vont modifier l’architecture institutionnelle des transports collectifs de personnes. Cette période s’ouvre le 30 décembre 1996 avec la promulgation de la loi sur l’air et l’utilisation rationnelle de l’énergie qui impose un plan de déplacements urbains (Pdu) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il y est également question des alternatives à la voiture particulière et de l’amélioration de l’intermodalité. Ce terme va faire florès et va rapidement devenir la « tarte à la crème » des élus et des techniciens en charge des problèmes de mobilité et de déplacements. Néanmoins, de nouvelles problématiques en termes de mobilité des jeunes se font jour, ainsi que le soulignent les travaux du 7ème congrès national de l’ANATEEP, les 29 et 30 mai 1999 à Arras. En une décennie, la mobilité des jeunes a profondément changé, marquée à la fois par un taux de scolarisation plus élevé, une diversité des parcours individuels (scolaires traditionnels, étudiants, apprentis,...), un taux d’activité en régression. Cette mobilité est donc à la fois plus complexe, plus multimodale et plus dépendante de la complémentarité entre les réseaux de transport. Il ne s’agit plus seulement d’un simple aller/retour quotidien. Comme l’indique Jean-Louis Flahaut, dans un de ses éditos de Transports scolaires<sup>20</sup>, « l’ANATEEP est à la croisée des chemins. Les autorités organisatrices doivent bâtir un schéma de transport pertinent, cohérent, réellement intermodal qui prend en compte les besoins spécifiques des jeunes pour un regain de qualité et de sécurité ». L’association entend désormais embrasser l’ensemble de ces dimensions. Dans la logique de périurbanisation poussée du territoire, confirmée par le recensement de l’Insee -80 % de la population occupe désormais 20 % du territoire-, l’an-

née 1999 apporte un lot inédit de transformations institutionnelles. Alors que la loi Voynet d’orientation sur l’aménagement et le développement durable du territoire (Loaddt) du 25 juin 1999 prévoit neuf schémas de service et définit la notion de « pays », la loi Chevènement relative à la simplification et au renforcement de la coopération intercommunale du 12 juillet 1999 va restructurer l’espace urbain, en créant notamment la communauté d’agglomération. Ces nouvelles structures héritent de communes assez rurales, dont les transports scolaires étaient précédemment gérés par le Conseil général. Habitues à une problématique des déplacements à dominante urbaine, celles-ci apparaissent pour la plupart déstabilisées par la logique des transports spécialisés scolaires. A tel point d’ailleurs que la loi n°2002-276 du 27 février 2002 sur la démocratie de proximité prévoit d’autoriser les communautés d’agglomération à transférer leur compétence en matière de transport scolaire... au Conseil général !... Quant aux communautés de communes, pour le législateur, elles n’ont pas vocation à organiser les transports collectifs sur leur périmètre territorial, mais elles peuvent néanmoins s’en saisir si elles décident qu’il s’agit d’un intérêt communautaire. Cette grande liberté dans le choix des compétences à assumer conduit inévitablement à une situation au mieux complexe, au pire inextricable. Les structures se superposent, s’entrecroisent.

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) marque la fin de l’approche sectorielle en matière d’espace urbain, en en coordonnant les approches urbanisme / habitat / déplacements. Elle renforce les PDU, accroît la coo-

pération entre autorités organisatrices (création de syndicats mixtes levant le versement transport) et régionalise le transport ferroviaire à partir du 1er janvier 2002. Malheureusement, non seulement les textes législatifs successifs depuis 1999 n’ont pas réglé la question de frontières institutionnelles mais la situation se complexifie encore. L’intercommunalité à fiscalité propre ou intercommunalité « de projet » se développe très largement en France et concurrence l’échelon départemental qui, au fil des années, a montré qu’il était le bon niveau d’intervention en matière de transports scolaires. Quant à l’Ile-de-France, où la décentralisation ne s’applique pas, les transports scolaires restent sous la coupe des anciens textes de 1949, 1969 et 1973. La situation en termes de qualité et de sécurité est largement mise en cause, notamment par l’ANATEEP, qui n’a de cesse de demander que l’on mette fin au régime dérogatoire francilien. Une première étape intervient par la promulgation de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales<sup>21</sup> qui décentralise les transports de personnes en Ile-de-France. Le Syndicat des transports d’Ile-de-France (STIF) devient le décideur incontesté. Mais il faudra un intense lobbying de l’ANATEEP, rejointe in extremis par le STIF, pour que la fin de la période transitoire prévue par la loi (2005-2008) coïncide avec une modification législative nécessaire au bon fonctionnement des transports scolaires. La loi du 1er juillet 2008 autorise enfin le STIF à déléguer certaines de ses compétences liées au transport scolaire à des départements franciliens volontaires (Essonne et Seine-et-Marne) mais également, si ces derniers le souhaitent, à subdéléguer à des organisateurs de... troisième rang.

### Opération de sensibilisation pour l’Agglomération de Cergy-Pontoise en 2002



20 - n°126, 3ème trimestre 1999

21 - loi n° 2004-809 du 13 août 2004

## Régulation économique défailante

Ce « feu d'artifice législatif » et ses premières conséquences s'accompagnent d'une refonte du code des marchés publics en 2001, avec par exemple la mise en œuvre du critère « *d'offre économiquement la plus avantageuse* » qui correspond peu ou prou au « mieux disant » défendu depuis de nombreuses années par l'ANATEEP. C'est en 2006 que le code des marchés publics est à nouveau amendé pour permettre à des petites structures de mieux répondre aux appels d'offre. L'allotissement sera désormais la règle. Ces améliorations de la commande publique vont dans le bon sens mais ne suffisent pas, dans le secteur des transports de personnes, à faire disparaître les fortes tensions à la fois entre groupes et petits transporteurs, mais également entre entreprises de transport et autorités organisatrices.

Déjà, en 2002 et 2003, les lois Aubry sur la réduction du temps de travail et les contrats à temps partiel sont l'occasion pour la FNTV

d'imposer aux autorités organisatrices de transport une discussion sur « un contrat de progrès ». En fait, plus prosaïquement, il s'agit, comme en janvier 1974, de faire prendre en charge par les départements un surcoût estimé par la FNTV à +15 %<sup>22</sup>. Ces tensions se cristallisent à nouveau dans le cadre de la remise en cause par le Conseil d'Etat (Conseil d'Etat, Syndicat EGF-BTP et autres, 9 juillet 2007) des « marchés négociés » qui, depuis 1998, est la procédure utilisée par les départements et agglomérations. Une phase d'incertitude juridique progressivement généralisée (2007-2008) règne alors sur la passation des marchés publics de transport scolaire, avec des recours quasiment systématiques de

transporteurs éconduits auprès des tribunaux administratifs. L'ANATEEP participe à la clarification juridique nécessaire pour la continuité du service public. Elle organise son Séminaire national sur ce thème afin que tout soit mis sur la table. Puis Jean-Claude Frécon, Président de l'ANATEEP, avec le soutien de l'ADF et de la Direction générale des collectivités locales, va mener une négociation (février à juin 2008) avec les services de Bercy, notamment la Direction des affaires juridiques (DAJ) du ministère de l'Economie, pour ramener une sérénité bien nécessaire à l'organisation des transports d'écoliers. Ce travail va permettre la publication, très attendue, d'une note juridique sur les marchés de transport scolaire, sur le site Internet du ministère.

Parallèlement, la tendance aux regroupements des sociétés de transport s'accélère et s'impose trois grands groupes dans le début de 2002. Cette évolution conduira la revue *Transports scolaires* à évoquer « trois mastodontes et deux planètes »<sup>23</sup> : d'un côté deux géants majoritairement publics (RATP/

**«Une phase d'incertitude juridique progressivement généralisée (2007 - 2008) règne alors sur la passation des marchés publics de transport scolaire»**

important, purement privé (Vivendi-Connex) ; de l'autre côté, des transporteurs plus ou moins indépendants et de moins en moins familiaux, souvent cantonnés dans les zones les plus rurales.

Il n'empêche : les plus grands transporteurs scolaires sont bien les groupes.

Ce phénomène de concentration, qui trouvera son apogée le 22 juillet 2009 avec la constitution d'un duopole (Veolia versus Keolis puis deux ans plus tard<sup>24</sup>, Transdev versus Keolis), témoigne d'une régulation économique du secteur largement défailante. Les petits transporteurs ou entreprises d'envergure régionale disparaissent de certains départements (Seine-Maritime, Vaucluse,...). Lorsqu'ils subsistent, ils restent bien souvent dans une situation précaire, dépendant alors... des groupes pour accéder, via des groupements d'entreprise, à la commande publique.

Ces difficultés de régulation économique du secteur se manifestent aussi dans des pratiques qui avaient eu tendance à disparaître depuis la fin des années 1970 : les ententes. Le 15 mai 2002, neuf transporteurs haut-normands sont condamnés à ce titre. Par une décision du 5 juillet 2005, le Conseil de la Concurrence sanctionne lourdement les trois grands groupes Keolis, Connex et Transdev pour « *entente et cartel* » avec respectivement 3,9 ; 5,05 et 3 millions d'euros d'amendes !... La décennie s'achève par deux jugements rendus en décembre 2008 et janvier 2009 pour « *pratiques illicites* » entre transporteurs, dans les départements de Haute-Savoie et des Pyrénées-Orientales. Ces atteintes croissantes à une saine concurrence, l'augmentation régulière du coût de transport scolaire passé de 457 millions d'euros juste au moment de la décentralisation à presque deux milliards d'euros en 2012, vont inciter certaines autorités organisatrices à reprendre l'exploitation de leurs transports en gestion directe.

C'est le retour en grâce de la régie (Cholet, Martignes l'Etang de Berre, Douai en 2005 ; Saumur Agglo en 2011, le Département d'Ille-et-Vilaine début 2011, rejoignant ainsi les 14 régions départementales existantes). C'est ensuite le développement des sociétés publiques locales (le Département de Saône et Loire en juillet 2012, du Tarn à la rentrée 2011...), grâce à des évolutions législatives importantes comme le Règlement européen sur les obligations de service public (OSP) dans les transports publics en vigueur depuis 2009 et surtout la loi n° 2010-559 du 28 mai 2010.



22 - Les autorités organisatrices de transport ayant majoritairement absorbé ces hausses, peu à peu le secteur se détend socialement avec, in fine, la signature par les partenaires sociaux d'un statut des « conducteurs à périodes scolaires » (CPS) le 29 septembre 2004.

23 - In « Concurrence entre groupes : derniers avatars... », *Transports scolaires* n°137, 2ème trimestre 2002, pp. 19 à 21

24 - Après que Veolia Environnement eut décidé de se retirer du transport de personnes dans le cadre d'un vaste plan de désendettement du groupe deau et de propreté.

## Soucis judiciaires

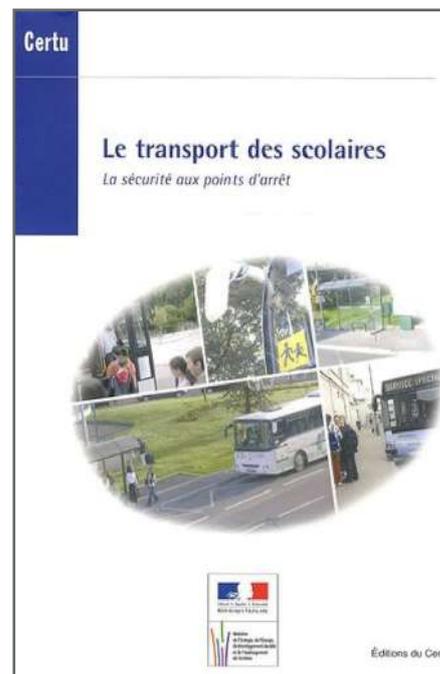
**L**a question des responsabilités va prendre une importance croissante au tournant des années 2000. Déjà, quelques arrêts de tribunaux condamnant pénalement des décideurs publics ont alerté les élus et les responsables de la communauté éducative. Outre l'affaire du Drac, les conséquences judiciaires de l'accident de La Calade, au nord d'Aix-en-Provence, en ont tétanisé plus d'un<sup>25</sup>. Le 17 décembre 1998, le Tribunal correctionnel condamne le directeur de l'école à 10 mois de prison avec sursis et à 15000 F d'amende sans véritablement prouver sa responsabilité. Cet accident de La Calade a une conséquence directe. L'administration de l'Education nationale, qui ne veut plus de nouveaux accidents aussi dramatiques, impose, sous l'impulsion de Ségolène Royal, alors ministre déléguée à l'enseignement scolaire, une circulaire encadrant les sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires publiques. Elle est toujours en vigueur.

Face à cette pénalisation, chaque institution tente de se protéger. La loi du 16 mai 1996 apporte une première modification du code pénal. On ne peut rechercher la responsabilité d'un fonctionnaire que « *s'il n'a pas respecté les règlements en vigueur ou s'il n'a pas accompli les diligences normales compte tenu de ses compétences* ». La circulaire n°97-178 du 18 septembre 1997 rappelle qu'à l'extérieur du périmètre strictement scolaire, l'Education nationale n'a pas de responsabilité. Les collectivités territoriales, en tant que personnes morales, ne sont pas en reste. La loi du 10 juillet 2000 sur les délits non intentionnels, dite loi Fauchon, va étendre les limitations de responsabilités à l'ensemble des décideurs publics. Désormais, les personnes qui n'ont pas causé directement un dommage ne sont plus poursuivies que dans des conditions restrictives. Malgré ces textes, les tribunaux rechignent manifestement à exonérer les élus et responsables techniques. Le transport scolaire va le démontrer amplement à travers les suites du drame de Saint-Georges d'Annebecq (Orne) le 27 novembre 1995, où deux fil-

lettes sont fauchées alors qu'elles traversaient la chaussée pour monter dans leur car scolaire. Après un long cheminement judiciaire, le département de l'Orne, personne morale, se voit condamné par la Cour d'appel de Caen, le 26 février 2003, pour avoir « *porté involontairement atteinte à la vie* ». Ce jugement est cassé par la Cour de Cassation le 6 avril 2004 au motif que « *l'organisation des transports scolaires, et notamment la détermination des itinéraires à suivre et les points d'arrêt, n'est pas déléguable* » et n'est donc pas pénalement répréhensible. Avant même ce jugement de la Haute-Assemblée, le secrétaire d'Etat aux transports Dominique Bussereau a saisi dès 2003 le Conseil national des transports et demande à André Lardeux, alors Président du Conseil général du Maine-et-Loire, d'animer une commission ad hoc pour déterminer s'il n'est pas possible de renforcer la sécurité juridique des organisateurs de transport scolaire et de définir un référentiel de sécurité des points d'arrêt. La mission Lardeux montre qu'il n'est pas possible de légiférer en la matière (le titre du rapport final est « *Inciter plutôt que contraindre* ») et va proposer une actualisation du Guide du CERTU et de l'ANATEEP de 1995. Compte tenu des recherches, des investigations de terrain et des retours d'expérience, il faut attendre avril 2009 pour la publication de ce nouveau guide. À partir de 2009, de nombreux organisateurs s'appuient sur ce document pour lancer leur politique de sécurisation des points d'arrêt. C'était son objectif.



Réunion du Comité technique en 2007



Guide CERTU/ANATEEP sur les aires d'arrêt publié en 2009

### 2003, un bon cru

Historiquement, l'ANATEEP n'a cessé de dénoncer l'utilisation des strapontins et réclame la mise en place de ceintures de sécurité dans les autocars. 2003 va voir l'aboutissement de ces deux combats. Le 15 juillet 2003, la tolérance des strapontins dans les véhicules de 22 places a pris fin dans les transports scolaires. Elle demeure néanmoins dans les véhicules plus petits ! Quelques jours avant, le 10 juillet, est paru au Journal officiel le décret n°2003-637 du 9 juillet 2003 étendant l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux conducteurs et aux passagers des véhicules de transport en commun de personnes, lorsque les sièges sont équipés d'une ceinture de sécurité. Cette décision résulte de la transposition immédiate de la directive européenne 2003/20/CE. Le gouvernement français, dont une des priorités affichées concerne la sécurité routière, n'a pas souhaité tergiverser et a transposé la directive dans la foulée. Aucune des phases transitoires prévues dans la directive n'a été mise en œuvre.

25 - Le 8 avril 1993, 23 enfants de CM2 rentrent d'excursion en Camargue dans un minibus. Le véhicule cale sur un passage à niveau. Le Marseille-Briançon ne peut s'arrêter. Le bilan est lourd : quatre morts dont le conducteur et sept blessés graves.

## La loi de séries et des médias

**“La loi du 10 juillet 2000 sur les délits non intentionnels dit loi Fauchon, va étendre les limitations de responsabilités à l’ensemble des décideurs publics”**

C'est paradoxalement au moment où les « soucis judiciaires » des autorités organisatrices de transport semblent marquer le pas à partir de la fin des années 2000 que survient, sur l'année scolaire 2006/2007, une succession de drames et d'événements dont les conséquences sur l'opinion publique, bien relayée par l'Etat, vont progressivement gâcher cette « accalmie » judiciaire. C'est d'abord l'accident de Challans (Vendée), le 22 septembre 2006, avec 46 blessés dont 3 graves (le car d'une vingtaine d'années n'est pas équipé de ceintures de sécurité). En novembre et décembre 2006, une lycéenne puis une collégienne sont tuées au point d'arrêt. L'année 2007 débute le 9 février 2007 par le grave accident de Noyelles sur Escault (Nord) dans lequel on recense 7 blessés graves dont un, Bastien, restera handicapé à vie. Il n'était pas attaché. Un mois plus tard, un tragique accident d'autocar scolaire à Angliers (Vienne) coûte la vie à Quentin, 12 ans. Il n'était pas attaché à son siège et se trouvait à l'avant du car lorsqu'un camion le percute. C'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase et la machine médiatique se met alors en branle avec une redoutable efficacité. France 3 Nord-Pas-de-Calais a déjà organisé un grand plateau sur les conséquences de l'accident de Noyelles sur Escault. C'est un amuse bouche. TF1 interviewe le frère de Quentin en état de choc puis assiste aux obsèques en quasi-direct, avec un père cruellement touché qui réclame au micro que justice soit rendue ! Le 27 mars 2007, France 5 concocte un C dans l'air spécial consacré - cela ne s'invente pas ! - aux « cars pou-belles ». 1h30 de désinformation où les experts (qui n'en sont manifestement pas) rivalisent d'inexactitudes et d'absurdités. Le mal est fait. Pour le public, le transport scolaire est un secteur à haut risque où les enfants ne sont pas en sécurité et où l'irresponsabilité règne en maître.

Cela explique en partie pourquoi -c'est un précédent depuis le début des années 1960 - une « marche blanche » en mémoire des victimes des accidents de transport scolaire est organisée le 12 mai 2007, dans le Nord.

L'image du transport scolaire va mettre de très longues années à « digérer » cet emballement médiatique, d'autant que les mois qui suivent sont marqués par des tragédies de grande ampleur, d'abord en Allemagne (le 18 juin 2007, 13 morts, 36 blessés) mais surtout celle de la côte de Laffrey (Isère) le 22 juillet 2007 (26 pèlerins polonais tués et 9 blessés graves). Un comité interministériel de sécurité routière (CISR), en février 2008, tentera de calmer les esprits en décidant... d'imposer l'utilisation de l'éthylotest anti-démarrage (EAD) dans les seuls autocars transportant des enfants. Après négociations avec la profession, la mesure entrera en vigueur à compter du 1er janvier 2010. Face à cette adversité, la parade n'est pas facile à trouver. La FNTV, soutenue par l'ANATEEP, lance une grande campagne de promotion du transport scolaire en 2009. Mais les messages sur la sécurité et la qualité de ce mode de transport restent inaudibles du grand public. Deux séries d'alcoolémie de conducteurs de cars scolaires en 2008 (1,5 g/l en avril ; 1,04 puis 2,6 g/l en juin) puis en 2009 avec des taux très élevés (2,16 g/l en mars ; 2,44 g/l en mai et enfin 1,92 g/l en juin), largement relayées par les médias, justifient *a posteriori* la mesure décidée par les pouvoirs publics.

### Années 2000/2010 - Désengagement de l'État... et fin du Conseil national des transports

Dès le début du XXIème siècle, l'État s'engage dans une Révision générale des politiques publiques (RGPP) pour faire des économies et se désengage de certaines de ses compétences. Au 1er janvier 2005 par exemple, les contrôles techniques de véhicules (cars scolaires compris) ne relèvent plus de la mission des DRIRE mais sont externalisés au profit d'opérateurs privés. Aux demandes portées par l'ANATEEP, les cabinets ministériels (Transport, Intérieur,...) renvoient systématiquement sur les collectivités territoriales, « le transport scolaire étant une compétence décentralisée » (sic). La simplification administrative fait florès (au moins dans les discours) et bon nombre de commissions et autres comités sont fragilisés. Le Conseil national des transports (CNT) sera ainsi dissous en 2011, entraînant dans son sillon le Groupe permanent sur la sécurité des transports d'enfants (GPSTE) constitué en son sein. C'est une grosse perte pour l'ANATEEP. Outil de sensibilisation irremplaçable des pouvoirs publics et cénacle fédérateur des partenaires du transport scolaire, le GPSTE a été le creuset de toutes les grandes mesures de sécurité au profit des élèves transportés pendant plus de trente ans (fin des strapontins, ceintures, points d'arrêt, réglementation,...).

**En mai 2009, l'ANATEEP adopte une motion demandant aux organisateurs de ne pas utiliser de “camions scolaires”. Ici le Jonckheere VDL**

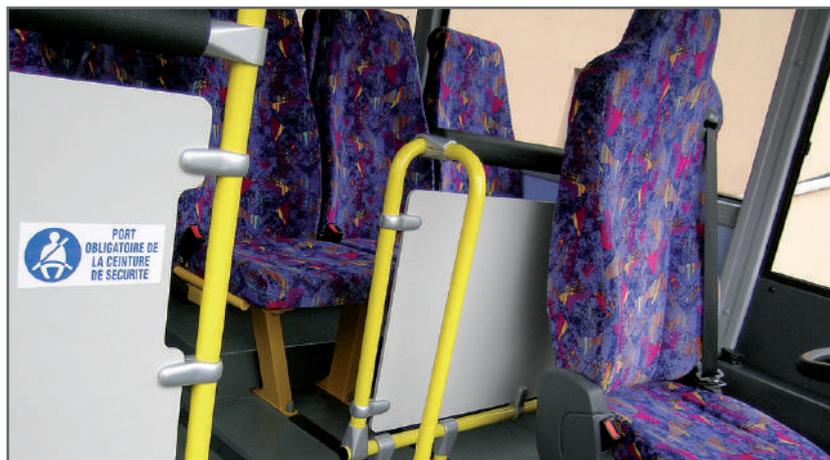


## Le retour de la question territoriale

**“La réussite insolente de l’intercommunalité à fiscalité propre conduit à une extension continue des périmètres de transport urbain (PTU)”**

**L**’écume médiatique est une chose. L’organisation des transports publics, notamment scolaires, en France, en est une autre. Le feu d’artifice législatif évoqué plus haut, a marqué les territoires beaucoup plus profondément que ce qui avait été anticipé. La réussite insolente de l’intercommunalité à fiscalité propre, notamment le développement des communautés d’agglomération, conduisent à une extension continue des périmètres de transport urbain (PTU), tout au long des années 2000-2010. En dix ans, de 2002 à 2012, le nombre de communautés d’agglomération passe de 120 à 202 (d’un peu moins de 2000 à 3600 communes regroupées en leur sein ; de 15,9 à 24,3 millions d’habitants en population regroupée). La Cour des comptes, dans un rapport retentissant du 23 novembre 2005, n’est pas vraiment sensible à cette réussite « quantitative ». Elle pointe alors « le peu d’économies d’échelle ». Elle regrette que « les nouveaux services rendus n’apparaissent pas de manière flagrante ». En clair, c’est « une réforme inachevée ».

En matière de transport scolaire, cette réalité intercommunale est pourtant radicalement nouvelle puisque les communautés d’agglomération, au même titre que les départements, sont directement autorités organisatrices de premier rang (AO1). Ainsi, les conseils généraux voient des territoires entiers, en grande couronne des villes, passer sous compétence « urbaine ». Pour de nombreux départements, notamment les plus ruraux, cela signifie une fragilisation du modèle économique des lignes régulières qui assuraient leur « relative ! » rentabilité sur les sections de fin de lignes, en desserte d’agglomération. Pour les familles qui basculent d’un organisateur départemental de transport scolaire



à une agglomération, le réveil est parfois douloureux financièrement quand ils doivent payer un abonnement au réseau pour leurs enfants alors qu’ils bénéficiaient avant d’un aller retour gratuit pris en charge par le département. Désireuse de suivre au plus près l’évolution de ces transports scolaires d’un nouveau genre, l’ANATEEP lance une enquête sur « le transport des scolaires dans les agglomérations » en 2005, qu’elle reconduit en 2009 afin de mieux comprendre les évolutions de fond à l’œuvre. Dans son rapport de 2009, l’ANATEEP conclut en remettant en cause certaines idées reçues :

*[...] Nous avons montré que bon nombre d’idées reçues étaient battues en brèche par les statistiques remontées du terrain :*

- 1. Les agglomérations s’appuient sur de nombreux services spécifiques scolaires et les AO2 « urbains » résistent bien, voire progressent en nombre.*
- 2. La spécificité scolaire semble mieux gérée, malgré une certaine « dilution » budgétaire : plus du quart des communautés d’agglomération assurent la gratuité d’un aller-retour quotidien aux jeunes ou encore 40 % d’entre elles imposent l’accompagnement obligatoire des maternelles sur les services dédiés [...]*

Extrait de la conclusion du rapport « Les communautés d’agglomération face au transport des scolaires », ANATEEP, Synthèse, Juin 2009

Parallèlement, après la réorganisation des services déconcentrés de l’État dans le cadre de la révision générale des politiques publiques, la loi n° 2010-1563 du 16 décembre

2010 de réforme des collectivités territoriales a l’objectif de simplifier, de clarifier et d’alléger des structures locales. Cette loi prévoit notamment un important volet relatif à la rationalisation des structures intercommunales, au moyen de l’élaboration de schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI). Or, l’organisation des transports scolaires en France s’est toujours appuyée sur des organisateurs locaux, de proximité : les fameuses AO2, autorités organisatrices de second rang. Lors de son Congrès de mai 2011 à Auxerre, l’ANATEEP s’en inquiète d’ailleurs en demandant que « la refonte de la carte intercommunale ne bouleverse pas l’organisation de proximité des transports scolaires ». L’association constate alors que, « trop souvent, les projets envisagés se traduisent par la suppression quasi systématique et sans discernement de syndicats intercommunaux (SIVU, SIVOS, SIVOM,...) ». Le nombre d’AO2 est déjà passé de 7882 en 1983, au moment de la décentralisation à environ 4500 en 2011. En ce début des années 2010, les questions sur le bon échelon de gouvernance des transports publics de personnes sont récurrentes. L’idée d’une suppression des départements reprend de la force. Elle sera toutefois largement contenue dans les faits (les sénateurs veillent !) jusqu’au discours de politique générale du Premier ministre, Manuel Valls, le 8 avril 2014 qui annonce « la suppression des conseils départementaux à l’horizon 2021 ». Ce sera un nouveau « feu de paille ».

## Régionalisation et... métropolisation

**«Le transport scolaire relève désormais principalement de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), marquant ainsi une rupture profonde avec le modèle en vigueur depuis plus de cinquante ans.»**

**C**onfrontée à ces profonds bouleversements (extension des ressorts territoriaux des agglomérations, érosion des AO2,...), l'ANATEEP, qui a lancé en 2005 une enquête sur « le transport des scolaires dans les agglomérations », qu'elle a reconduit en 2009, en 2013 puis en 2017, dispose d'un outil d'observation unique afin de mieux comprendre ces évolutions de fond. Il permet de mettre en évidence la révolution à l'œuvre en matière de transports d'élèves. La loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) d'août 2015 a en effet transféré la responsabilité des transports scolaires des départements aux régions, de manière effective en 2017, au moment même où l'enquête de l'ANATEEP montre une nouvelle réalité inédite en France : le transport scolaire relève principalement de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), marquant ainsi une rupture profonde avec le modèle en vigueur depuis plus de cinquante ans. Les élèves sont désormais en majorité transportés dans les ressorts territoriaux des agglomérations, alors que jusqu'à présent les conseils départementaux assuraient le transport quotidien de plus de deux millions d'élèves. En quatre ans (2013-2016), selon les projections de l'ANATEEP, 740 000 élèves ont « basculé » dans le giron des agglomérations. Par ailleurs, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a autorisé les communautés de communes à prendre la compétence « mobilités ». Entre 2020 et 2024, le



nombre de communautés de communes ayant reçu une délégation de la région passe de 248 à... 108 ! 130 d'entre elles ont décidé de prendre en charge en tant qu'AO1 leurs propres transports scolaires, effectués à l'intérieur de leur périmètre communautaire. Cette « métropolisation » du transport scolaire ne s'est pas réalisée sans problèmes ni dysfonctionnements. Les agglomérations, dont les opérateurs sont souvent de grands groupes opérant dans l'urbain, privilégient l'affectation des élèves sur des services réguliers ordinaires (SRO). Plus des deux tiers des élèves transportés chaque jour le sont en effet sur des lignes régulières, leur proportion dans le total des élèves transportés passant de 50 à 70 % en quatre ans, entre 2013 et 2016 ! Cette nouvelle réalité inquiète l'ANATEEP puisqu'elle tend à gommer -parfois artificiellement- la spécificité du transport d'élèves et à appliquer une réglementation plus permissive et donc moins sécuritaire. C'est pourquoi l'association n'aura de cesse de combattre, entre 2015 et 2022 l'une des principales régressions constatées : le transport debout des jeunes, dans des configurations (zones périurbaines voire rurales, portions routières très circulées et rapides) qui ne le permettent pas, au mépris même de la réglementation<sup>26</sup>. Le lobbying de l'ANATEEP se traduira par une incessante pression auprès des directions ministérielles compétentes, par l'actualisation du « Guide pour la sécurité des transports scolaires<sup>27</sup> » à laquelle elle aura largement contribué mais aussi par

l'adoption de l'amendement Bonnefoy (du nom de sa Présidente, sénatrice) qui constituera le cinquième alinéa d'un article du code des transports, rappelant que l'arbitrage entre lignes régulières et services scolaires ne doit pas faire l'impasse sur la sécurité des enfants.

### 5e alinéa de l'article L3111-7 du code des transports

L'autorité organisatrice apprécie l'opportunité de recourir à des services de transport scolaire ou à d'autres services réguliers de transport public de personnes, en tenant compte des enjeux de qualité et de sécurité du transport des élèves. Dès lors qu'un service public régulier de transport routier de personnes est consacré principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants.

26 - L'arrêté du 18 mai 2009 avait bien traduit dans la réglementation le maintien du transport assis d'enfants dans les transports scolaires. Mais l'arrêté du 2 juillet 1982 ainsi modifié laissait quelques incertitudes. Notamment, en autorisant le caractère « exceptionnel » du transport debout d'enfants, ce texte laissait une faille dans laquelle de nombreuses agglomérations se sont glissées. Une procédure judiciaire lancée par un parent d'élève mécontent ira même jusqu'au Conseil d'État pour mettre -a priori- un point final à ces arrangements négatifs pour la sécurité du transport d'élèves. Au final, l'analyse portée par l'ANATEEP aura été confirmée successivement par le gouvernement, les directions centrales concernées mais aussi par la Haute Cour.

27- Ce Guide à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires est un document dont l'origine remonte à 1989 mais qui a été réactualisé régulièrement depuis (2000, 2006, 2011, 2020). Cette dernière édition rappelle explicitement que le transport dédié aux scolaires et aux jeunes doit être un transport assis.

## Un retour aux sources ?

**“L'ANATEEP travaille en amont avec l'Association des régions de France (future Régions de France) pour préparer le transfert des transports scolaires, en alertant sur la spécificité de ce secteur”**

**L'**ANATEEP ne s'éloigne cependant pas des régions qui deviennent en 2017 autorités organisatrices responsables du transport scolaire. L'association s'implique fortement dans les concertations préalables à l'adoption de la loi NOTRe. Historiquement assez « départementaliste », l'ANATEEP milite pour un transfert « sans big bang », car le transport d'élèves nécessite de l'anticipation et de la sérénité. Elles'opposera également aux souhaits des sénateurs de confier les lignes régulières aux régions et les services scolaires aux départements. Elle travaille en amont avec l'Association des régions de France (future Régions de France) pour préparer le transfert des transports scolaires, en alertant sur la spécificité de ce secteur. Ce bon travail permet d'éviter de gros dysfonctionnements. Sur le terrain, le transfert de compétences se passe bien. Dix régions adhèrent donc à l'ANATEEP. Dans le même temps, en 2018, l'association change ses statuts pour créer des « membres associés », permettant un accueil facilité des collectivités et EPCI adhérentes de la structure. Déjà entamée en 2010, avant la régionalisation, cette politique d'ouverture rencontre un intérêt croissant. Face à la baisse continue d'AO2 en France, l'association voit en cinq ans (2018-2024) concrétiser l'adhésion de presque quarante agglomérations (dont quatre métropoles et trois communautés urbaines), de trente-quatre communautés de communes. Ce retour « aux territoires » est en fait un retour aux sources puisque l'ANATEEP est dès ses origines un regroupement d'organismes de transport scolaire. Cette dynamique s'accompagne d'un renforcement des relations avec des organismes sensibles aux messages de l'association. Ainsi, en 2019,

l'ANATEEP signe avec Iveco Bus une convention de partenariat, rejoint en 2020 par Ubitransport (devenu Matawan). Le groupe MAIF reste, quant à lui, fidèle à l'ANATEEP. Depuis 1965, l'association s'appuie sur l'assureur pour proposer une couverture de responsabilités à ses collectivités adhérentes. Et ce partenariat fructueux se poursuit en ce début des années 2020...

Face à ce bouleversement organisationnel, qui l'impacte également dans ses structures internes, l'ANATEEP n'a cessé de défendre ses objectifs fondateurs. Dès 2014, l'association participe assidûment aux concertations préalables aux rapports de la sénatrice Campion et de Marie Prost-Coletta, Déléguée ministérielle à l'accessibilité (DMA), qui seront remis au Premier ministre. Pour les transports scolaires, la proposition défendue par l'ANATEEP sera reprise en 2015 et intégrée dans un nouvel article L3111-7-1 du code des transports. Seront donc désormais aménagés les points d'arrêt origine/destination d'élèves en situation de handicap, dont la famille souhaite les voir utiliser les transports publics. En 2017, le carrossier-constructeur Vehixel sort sur le marché du transport scolaire son « S'Cool 44 ». Sur un châssis camion, à l'image du Scoler de Fast, le S'Cool 44 prévoit derrière le conducteur une première rangée de sièges dos à la route. S'appuyant sur sa motion votée en 2009 où elle interpellait les décideurs publics et les responsables d'entreprises de transport « sur le recours croissant à des véhicules inadaptés pour le transport d'enfants », l'ANATEEP met tout son poids pour s'opposer à nouveau au développement de camions scolaires sur les routes de France. Le développement de camions scolaires en France sera rapidement enrayé. En 2018, un partenariat avec la Fondation MAIF va permettre la mise au point de « nudges<sup>28</sup> » favorisant le port de la ceinture de sécurité dans les cars scolaires. Cette innovation recevra le 16 mars 2020 le Prix de la Sécurité routière dans la catégorie « Promotion des comportements responsables ».



**Campagne annuelle “transport attitude” de 2015 en partenariat avec la FNTV**



**Action de sensibilisation dans la Région Sud, adhérente de l'ANATEEP**



**Malassis - Nudge favorisant le port de la ceinture de sécurité dans les cars scolaires**

28 - anglicisme qui désigne un outil conçu pour modifier nos comportements au quotidien, sous la forme d'une incitation discrète. Il se traduit littéralement par « coup de pouce » en français. L'apport de nudges permet d'augmenter le taux de port de 2,5 fois ! L'un des cinq nudges testés a été dénommé « le mal assis », tout simplement parce que la boucle de la ceinture, surdimensionnée, est gênante que si l'élève ne l'a pas correctement mise. Ce programme financé par Fondation MAIF et initié par l'ANATEEP a permis de travailler avec BVA Nudge Unit, le groupe Keolis et la Federteep.

# Des transports scolaires fragilisés

**“Le transport scolaire est ainsi totalement suspendu du 16 mars au 10 mai 2020, une première dans son histoire.”**

**L**e début des années 2020 est d'emblée marqué par la crise du Covid-19, pandémie qui va conduire à un confinement inédit de la population. Le transport scolaire est ainsi totalement suspendu du 16 mars au 10 mai 2020, une première dans son histoire. Les transporteurs sont confrontés à de nombreuses difficultés financières, cette activité étant essentielle pour leur pérennité. C'est d'autant plus grave que l'activité des transports périscolaires et pédagogiques est quasi nulle. Lors du déconfinement, l'ANATEEP interpelle les pouvoirs publics sur les conséquences concrètes que cela représente pour l'organisation et la gestion des transports de scolaires. Son communiqué de presse du 15 avril 2020 intitulé « *Et le transport des élèves, on en parle quand ?* » est largement repris par la presse spécialisée et même par des médias nationaux (interviews sur Europe 1, BFMTV,...). Cette médiatisation contraint le gouvernement à prendre le dossier à bras le corps.

Cette crise sanitaire va également aggraver sensiblement une réalité simple mais pas nouvelle : le manque de conducteurs et de conductrices pour effectuer le transport des élèves. Cette pénurie explique des rentrées scolaires 2021 et surtout 2022 particulièrement problématiques : services non effectués, parents non informés de modifications, suppressions de services,... Face à ce véritable défi, le gouvernement lance un groupe de travail interministériel (Transports, Education et Travail) auquel sont associés les partenaires institutionnels du transport d'élèves. L'ANATEEP en fait partie. Face à la mobilisation de la profession et des acteurs locaux, la rentrée scolaire de 2023 est plus apaisée. Mais les causes de la pénurie (faibles salaires, grand vieillissement des conducteurs,...) laissent craindre la pérennisation de la crise.

Ces difficultés du secteur se nourrissent également d'un environnement plus dégradé marqué par une montée de comportements conflictuels dans les transports publics, voire scolaires. Le problème du harcèlement à l'école touche les transports d'élèves. L'ANATEEP se mobilise contre le harcèlement dans les transports collectifs de jeunes. Sa Présidente Florence Blatrix-Contat interpelle le gouvernement au cours de réunions interministérielles. Et le séminaire national de l'ANATEEP de janvier 2024 fait un point bienvenu sur les causes d'une telle dégradation... et les pistes pour la juguler.



## Et l'avenir ...

Au moment de refermer le livre de la belle histoire du transport scolaire, on reprendra les termes d'une interview de Florence Blatrix-Contat, Présidente de l'ANATEEP, dans la revue *Transports scolaires* d'avril 2024 :

*« [...] L'histoire de notre association se confond avec celle du transport scolaire. Celui-ci évolue, se transforme. Au fil des années, nous avons été témoins de changements significatifs dans l'architecture organisationnelle du transport scolaire ; elle risque encore d'évoluer, tout comme la carte intercommunale. De nouveaux défis se profilent à l'horizon, parmi lesquels la question de la « démassification » du transport d'élèves occupe une place importante. La démographie scolaire structurellement déclinante, la diversification des parcours scolaires et la montée en puissance de différentes formes de mobilité, telles que les carapattes et les caracycles, auront un impact sur la façon dont nous organisons le transport des élèves. Il est essentiel que l'ANATEEP reste à l'avant-garde de ces évolutions et continue de porter un message fort. C'est sa mission. »*

**Éric Breton**

**Directeur d'études de l'ANATEEP**

## Quelques grandes mesures (parmi d'autres !) portées par l'ANATEEP

1972 – Le ministère de l'Éducation nationale décale le début des classes le matin dans les établissements scolaires afin de tenir compte des contraintes de transports scolaires de plus en plus nombreux.

1982 – Tragique drame à Beaune (53 décès dont 47 enfants) dans un accident d'autocar. L'ANATEEP décide de développer des exercices d'évacuation dans les autocars à destination des jeunes usagers.

1989 - Autorisation d'expérimentation des « warnings en partie haute » afin de renforcer la visibilité par les automobilistes du gabarit des autocars, notamment au moment de la montée/descente des enfants.

Arrêté du 23 novembre 1999 – validation du pictogramme à éclairage « Transports d'enfants », conçu et expérimenté au préalable par l'ANATEEP dans le cadre d'une étude pour la Commission européenne.

Décret n°2003-637 du 9 juillet 2003 – port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les cars équipés.

Loi du 1er juillet 2008 – subdélégation « transport scolaire » possible pour le STIF en Ile-de-France.

Arrêté du 18 mai 2009 – maintien du transport assis d'enfants dans les transports scolaires.

Loi d'août 2015 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) : un amendement ANATEEP est voté permettant de mettre un coup d'arrêt au développement anarchique du transport debout d'enfants sur des lignes dites « régulières ». Un autre entérine une autre proposition et crée l'article L3111-7.1 du code des transports sur l'accessibilité des points d'arrêt pour les élèves en situation du handicap.