



Assises de la mobilité

Contribution de l'ANATEEP¹

S'il existe un transport du quotidien, c'est bien le transport scolaire. Chaque jour, matin et soir, environ 4 millions d'élèves, de la maternelle au lycée, sont acheminés à leur établissement scolaire par un mode de transport collectif routier et/ou ferré. 1,4 million d'entre eux sont transportés en zone non-urbaine, 1,876 million à l'intérieur des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM) et quelque 500 000 en Ile-de-France. **Au total, chaque jour, en métropole et outremer, presque un élève scolarisé sur trois utilise un mode de transport collectif pour accéder à son établissement.** Certains peuvent même emprunter plusieurs modes de transport successivement : car/bus, train/bus, car/train, etc.

Il y a une fatalité du transport scolaire : c'est un « secteur dont on ne parle pas », pour reprendre les termes mêmes d'un rapport officiel de 1992. Ou alors, malheureusement, lorsqu'un événement dramatique (tel un accident de transport scolaire) survient... L'ANATEEP entend porter l'attention du gouvernement sur les énormes responsabilités qui pèsent sur tous les acteurs décisionnels de ce secteur à haute valeur ajoutée puisqu'il s'agit de... transporter des enfants. Ces Assises de la mobilité, parce qu'elles doivent aussi prendre en compte les enjeux éducatifs, sociaux, économiques et même éthiques de ces transports du quotidien, ne peuvent faire l'impasse sur tous ces déplacements collectifs, dans les territoires, au plus près des besoins des familles. **Le transport scolaire irrigue le territoire, y compris dans les zones les plus reculées. C'est bien souvent le dernier service public au contact de la population, la poste ou la mairie ayant été fermée.** Preuve de cet ancrage au territoire : en France, on recense quelque 36000 circuits scolaires, un peu plus que le nombre de communes françaises.

Depuis 1964, l'ANATEEP œuvre pour plus de sécurité, de qualité et de gratuité dans le transport scolaire. Ces valeurs gardent toute leur pertinence plus de 50 ans après. **L'ANATEEP souhaite donc contribuer aux Assises de la mobilité en rappelant quatre mesures importantes qu'il conviendrait de prendre :**

1. La gratuité du transport scolaire

L'ANATEEP souhaite que l'on dissocie bien la gratuité du transport scolaire avec celle envisagée parfois pour les transports publics. L'ANATEEP réaffirme son attachement à l'égalité d'accès, pour tous les jeunes, où qu'ils habitent, au service public de l'Education Nationale. Dans ce cadre, la gratuité est un instrument indispensable, aux mains des autorités organisatrices de transport, pour éviter qu'à des inégalités spatio-temporelles et sociales s'ajoute une inégalité financière. L'ANATEEP demande que les autorités organisatrices, tout en optimisant la qualité du service, assurent la gratuité d'un aller-retour quotidien pour tout élève, de la maternelle au lycée, ou d'un aller-retour hebdomadaire pour les internes.

¹ Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public

Pour l'ANATEEP, une contribution citoyenne de responsabilisation correspondant au maximum à 5% du coût total annuel du transport d'un élève pourrait être acceptable. A ce jour, presque 40 % des départements et 20 % des communautés d'agglomération sont concernés par la gratuité totale ou par cette contribution. Le développement d'une billettique moderne permettra aux familles, au-delà d'un aller-retour quotidien gratuit entre le domicile et l'établissement, de compléter à tarif réduit les possibilités de mobilité du jeune.

Suite au transfert de compétence entre départements et régions, l'ANATEEP constate avec satisfaction que la Région Centre Val de Loire a déjà acté cette mesure. Elle souhaite que d'autres s'engagent dans la même voie. Malheureusement, la Direction des affaires juridiques (DAJ) du ministère de l'économie a donné instruction à l'administration fiscale de n'autoriser aux autorités organisatrices de transport (AOT) la récupération de la TVA sur les opérations de transport scolaire que si la contribution des familles excède 10% du coût total annuel du transport scolaire. L'ANATEEP s'inquiète fortement des conséquences d'une telle « règle pratique ». Actuellement, deux tiers des départements ne laissent à charge des parents d'élèves que de 0 à 10 % du coût total annuel par élève transporté, soit quelques dizaines d'euros (sur un coût total de 1000 € annuels). Cette simple mesure aura donc pour conséquence inéluctable une remise en cause généralisée de la « gratuité » assurée jusque-là, les régions et les autorités organisatrices de la mobilité étant incitées à éviter la « double peine » (financer la part familiale tout en renonçant à récupérer la TVA). Pour des familles souvent en situation difficile, devoir payer 100 € ou plus annuellement par enfant transporté constitue une dépense élevée. Le gouvernement doit revenir sur cette règle pratique.

L'ANATEEP demande que les autorités organisatrices de transport, tout en optimisant la qualité du service, assurent la gratuité d'un aller-retour quotidien pour tout élève, de la maternelle au lycée, ou d'un aller-retour hebdomadaire pour les internes. L'association demande également au ministère des finances de revenir sur sa « règle pratique » des 10 % au minimum de contribution familiale dans le prix du transport pour que les AOT puissent récupérer la TVA (après assujettissement) sur les opérations de transport scolaire.

2. Maintenir les petites écoles rurales ouvertes

Malgré une stabilité du nombre de communes, le nombre des communes sans école a augmenté de 27% entre 1995 et 2014, ce qui illustre une restructuration importante du tissu scolaire. Le nombre de petites communes avec école (6 724 en 2014) ne représente plus que 34% de ces communes contre 51% en 1993. Cette diminution affecte l'ensemble des académies. Or, fermer une école conduit inévitablement à mettre les élèves sur les routes. Et ces dernières, en zones de montagne notamment, ne sont pas propices à la sécurité.

La question du transport scolaire prend donc une importance cruciale dans la restructuration de l'offre scolaire. L'ANATEEP demande la mise en œuvre de la mesure n°7 du rapport Duran² qui envisage de « réaliser un diagnostic des territoires objectif et partagé, visant à identifier les zones et réseaux justifiant une réflexion préalable à une restructuration en mettant l'accent sur la qualité de

² Alain Duran, *Rapport sur la mise en œuvre des conventions ruralité*, remis le 15 mai 2016 au Premier ministre.

l'accès global aux services publics, et reposant notamment sur une connaissance fine des temps et itinéraires de transport des élèves ». Car il ne faudrait pas que, rationalisation de la carte scolaire oblige, les élèves soient transportés au-delà du raisonnable. C'est une demande ancienne de l'ANATEEP.

Lors de son Congrès d'Amiens, en 1995, la résolution de l'association insistait sur cet aspect :

« Les transports scolaires peuvent constituer un "coût pédagogique", pénalisant pour l'enfant. Ainsi, dans les cas où les temps de trajet sont trop importants, les alternatives au transport, comme par exemple un internat de qualité,... doivent être étudiées sérieusement, dans l'intérêt exclusif de l'enfant. Si le transport s'impose quotidiennement, la durée de déplacement (trajet + attente)- sera réduite au maximum, et ne devra pas excéder 1h30 par jour. Au confluent d'impératifs pédagogiques (recours aux regroupements pédagogiques, aménagements du temps scolaire,...) et de contraintes liées à l'organisation du réseau départemental (ruptures de charge, harmonisation des horaires entre établissements et transports,...), les transports scolaires nécessitent une concertation permanente entre tous les partenaires impliqués [...]

Plus généralement, le recours de plus en plus systématiques aux regroupements pédagogiques intercommunaux (RPI) en zone rurale, y compris pour les tout-petits, pose le problème de la sécurité des enfants transportés (longs trajets sur routes enneigées,...) mais aussi de la qualité du transport (des temps de transport excessifs notamment). La circulaire n° 2016-155 intitulée « Écoles situées en zones rurale et de montagne » de l'Éducation nationale va dans le bon sens. Elle prévoit que : « dans l'hypothèse où des seuils d'ouverture et de fermeture de classes ou d'équipement sont utilisés, ils doivent être envisagés avec souplesse et le plus souvent, de manière indicative, en tenant compte en particulier des temps et des conditions de transports ». L'ANATEEP demande donc qu'une évaluation de l'application de l'Instruction soit menée par l'administration.

L'ANATEEP demande la mise en œuvre de la mesure n°7 du rapport Duran qui envisage de « réaliser un diagnostic des territoires objectif et partagé, visant à identifier les zones et réseaux justifiant une réflexion préalable à une restructuration en mettant l'accent sur la qualité de l'accès global aux services publics, et reposant notamment sur une connaissance fine des temps et itinéraires de transport des élèves ». L'ANATEEP demande également qu'une évaluation de l'application de l'Instruction n°2016-155 du 11 octobre 2016 soit menée par l'administration.

3. Le transport assis des enfants

Cette règle est clairement confirmée par l'article R411-23-2 du code de la route et par l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié. Le transport debout, autorisé pour l'ensemble des passagers sous certaines conditions de véhicules, de périmètres, et de vitesse, est interdit dès qu'il s'agit d'un transport d'enfants, service à titre principal scolaire (SATPS), service occasionnel ou privé.

L'ANATEEP alerte les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur la responsabilité juridique qu'elles assument –manifestement sans le savoir- en acceptant que des enfants soient transportés debout, dans des bus ou des « low-entry » (LE), sur des lignes rebaptisées par leurs opérateurs « lignes à vocation scolaire », sur des portions de route à caractéristiques rurales ou périurbaines et à... 70 km/heure ! **L'article 60 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif au transport en commun de personnes stipule 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 ». Juridiquement, ces lignes sont « crypto-régulières » puisqu'elles ne fonctionnent bien souvent que les jours scolaires et aux heures de desserte des établissements. En droit, elles s'assimilent à des services à titre principal scolaires (SATPS), avec la réglementation plus restrictive qui va avec !

L'ANATEEP alerte les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur la responsabilité juridique qu'elles assument en acceptant que des enfants soient transportés debout, dans des bus ou des « low-entry » (LE), sur des lignes rebaptisées par leurs opérateurs « lignes à vocation scolaire », sur des portions de route à caractéristiques rurales ou périurbaines et à... 70 km/heure ! Elle demande au ministère de la transition écologique et solidaire de rappeler le sens de la réglementation actuelle en vigueur qui, semble-t-il, est largement contournée par les AOM.

4. Un Observatoire national du transport scolaire

L'ANATEEP souligne la nécessité de favoriser la concertation entre tous les partenaires du transport scolaire (organismes, transporteurs, communauté scolaire, associations spécialisées, etc.). Pour remplir cet objectif, il serait judicieux de **mettre en place un Observatoire national du transport scolaire**. Il n'est dans l'intérêt de personne de créer une structure *ad hoc*, dispendieuse en fonds publics, et sans efficacité vis-à-vis notamment de l'exigence d'une sécurité maximale des enfants transportés. Toutefois, une réflexion doit être engagée pour envisager la création d'un tel Observatoire. Cette instance pourrait être activée **ponctuellement**, en fonction des besoins exprimés par ses membres ou par le gouvernement. La saisine des membres (et leur travail en réseau) peut être uniquement « numérique », sans qu'une réunion physique soit systématiquement déclenchée. Il apparaît que la problématique du transport collectif d'enfants doit être traitée sous le seul ressort du secteur « transport collectif routier ». La problématique transport scolaire est trop souvent noyée dans des aspects multimodaux, intermodaux dans lesquels elle ne trouve aucune place.

L'objectif de cet Observatoire viserait à dégager les consensus les plus réalistes et les plus efficaces entre les acteurs du transport collectif d'enfants, **tout en maintenant la vigilance et la mobilisation de tous**. En effet, la multitude de facteurs d'amélioration du système, les nombreux intervenants constituent autant de raisons qui justifient la concertation, les échanges d'expériences.

L'ANATEEP demande la mise en place d'un Observatoire national du transport scolaire, qui pourrait être activée uniquement sur demande et ponctuellement en fonction des nécessités. Cet Observatoire viserait à dégager les consensus les plus réalistes et les plus efficaces entre les acteurs du transport collectif d'enfants, tout en maintenant la vigilance et la mobilisation de tous.

Fait à Paris le 1^{er} décembre 2017