

CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

Affaire n° 96-201

Paris-La Défense, le 1^{er} avril 1997

Rapport

sur

L'accompagnement dans les transports scolaires de zone non urbaine

établi par

Agnès de FLEURIEU,
Inspecteur général de l'équipement

Destinataires

- le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme
- le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche
- le secrétaire d'Etat aux transports



CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

Le Vice-Président

Paris la Défense, le 1 AVRIL 1997

N°/REF.: **Affaire n° 96-201**

NOTE pour

**Monsieur le Ministre de l'équipement, du logement,
des transports et du tourisme**

Par note du 1er octobre 1996, le directeur des transports terrestres a demandé au Conseil général des ponts et chaussées d'effectuer **un examen approfondi de la question de l'accompagnement dans les transports scolaires.**

Cette étude se situe dans le prolongement de la mission d'animation de la démarche intitulée « Emploi-Qualité dans les transports routiers non urbains de voyageurs », demandée par le Secrétaire d'Etat aux transports et confiée à M. Jean-Pierre MORELON, ingénieur général des ponts et chaussées.

Les résultats de cette étude sont consignés dans le rapport dont je vous adresse un exemplaire.

L'objectif recherché est de déterminer à partir de l'analyse de la **mission de l'accompagnateur** s'il y a lieu de traiter, **par voie réglementaire** ou **par voie de recommandation**, du problème de l'accompagnement.

Pierre MAYET

Localisation des bureaux : Tour Pascal B - Paris La Défense - Métro et RER : La Grande Arche.
Adresse Postale : 92055 LA DEFENSE CEDEX - Téléphone standard : 01 40 81 21 22 - Telex 610 835 F

Le conseil général des ponts et chaussées est compétent en matière d'équipement, d'environnement, d'urbanisme, de logement, de transports, de génie civil et de bâtiment pour les questions qu'ont à traiter les services relevant des ministres chargés de l'équipement, des transports, de l'environnement et de la mer. Il assure l'inspection générale de l'équipement et de l'environnement.

Diffusion du rapport n° 96-201

Destinataires :

- le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme 2 ex
- le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche 2 ex
- le secrétaire d'Etat aux transports 2 ex

Copie :

- le directeur de l'habitat et de la construction 1 ex
- le directeur des transports terrestres 5 ex
- le directeur des routes 1 ex
- le directeur de la sécurité et de la circulation routières 3 ex
- le directeur du personnel et des services 1 ex
- le directeur des affaires financières et de l'administration générale 1 ex
- le directeur de l'architecture et de l'urbanisme 1 ex

- le directeur des écoles 1 ex
- le chef du bureau du contentieux administratif et judiciaire 1 ex

- le délégué interministériel à la ville et au développement social urbain (D.I.V.) 2 ex

- le président du Conseil national des transports 3 ex

- Mme JUDEAUX, Secrétaire de la commission des femmes agricultrices (FNSEA) 1 ex

- M. NOSSOVITCH, Secrétaire général du FNTV 1 ex
- M. HASSLER, Président de la Commission sociale et formation du FNTV 1 ex

- M. HENRIOT, Secrétaire général de l'ANATEEP 1 ex
- M. BRETON, Directeur d'études de l'ANATEEP 1 ex

- Mme ARTIJES, Service du droit des femmes 1 ex

- Conseils généraux (Aveyron, Côte d'Or, Haute-Garonne, Orne et Moselle) 7 ex

- le président de la 1ème section 1 ex
- le président de la 2ème section 1 ex
- le président de la 4ème section 1 ex
- le président de la 5ème section 1 ex
- le coordonnateur du collège de spécialité
« transports terrestres, défense, sécurité civile » 1 ex
- M. Bernard SELIGMANN 1 ex
- M. Alain BERNARD 1 ex
- M. Michel QUATRE 1 ex
- M. François WEILL 1 ex
- M. Alain GIRAUD 1 ex
- M. Georges POULENAT 1 ex
- Mme Bernadette BLAZY 1 ex
- M. Jean-Pierre MORELON 1 ex
- M. Pierre DEBEUSSCHER 1 ex

- archives 10 ex

Dans le cadre de la mission d'animation d'une démarche intitulée « Emploi-Qualité dans les transports routiers non urbains de voyageurs » confiée par Madame IDRAC, secrétaire d'Etat aux Transports, à Jean Pierre MORELON, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, il est apparu nécessaire de prévoir un examen approfondi de la question de l'accompagnement dans les transports scolaires pour les raisons suivantes :

Les regroupements pédagogiques en milieu rural et la scolarisation précoce, recommandée par l'Education Nationale et très largement demandée par les familles, conduisent au transport d'enfants de plus en plus jeunes dans les véhicules scolaires . En outre, le comportement indiscipliné d'adolescents et de pré-adolescents peut, lui aussi, inciter à s'interroger sur la nécessité de la présence d'un adulte supplémentaire dans les véhicules scolaires .

En matière de responsabilité, la jurisprudence considère de manière constante qu'il existe une obligation pour l'autorité organisatrice des transports scolaires, c'est à dire d'abord pour le Conseil Général, de prévoir de manière adéquate la surveillance des enfants les plus jeunes (certains n'ont que deux ans) pendant le segment de la chaîne des transports dont elle est directement responsable : le trajet à partir du point de montée jusqu'à l'entrée dans l'établissement, ou, au retour, à partir de la montée dans le véhicule, à la sortie de l'établissement, jusqu'à la remise de l'enfant à un adulte responsable .

La réglementation ne prévoit, cependant, aujourd'hui, en matière d'accompagnement, que deux obligations de portée très restrictive : un accompagnateur doit être prévu pour le transport de plus de huit enfants handicapés en fauteuil roulant (art 78 de l'arrêté du 2 juillet 1982), il doit également être présent pour les transports d'enfants dans des autocars dont la première immatriculation a été effectuée depuis le 1er Octobre 1986 et qui ne sont pas dotés d'un système de verrouillage de la porte arrière (combinaison des articles 51-1, 94-3 et 112 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

L'Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP) , association complémentaire de l'Education Nationale, très active dans le domaine de la sécurité des transports scolaires et le groupe de travail du Conseil National des Transports chargé de la sécurité des transports d'enfants poursuivent, depuis de nombreuses années, une réflexion approfondie sur le thème de l'accompagnement et ont posé le problème d'une extension de la réglementation actuellement en vigueur sur l'accompagnement .

Le présent rapport a donc pour objet, à partir de l'analyse de la mission de l'accompagnateur -en fonction des besoins des différentes catégories d'élèves- et de son statut -tel qu'il ressort d'un certain nombre d'expériences actuellement conduites par divers conseils généraux-, de déterminer s'il y a lieu de traiter, par voie réglementaire ou par voie de recommandation, du problème de l'accompagnement .

II. LA MISSION DE L'ACCOMPAGNATEUR

1.1 Le contexte dans lequel elle s'exerce

1.1.1 le contexte législatif et réglementaire

L'article 29 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et l'article 29 de la loi de décentralisation du 22 juillet 1983 (n°83-663) ont transféré au département une compétence générale d'organisation de transports publics réguliers non urbains de personnes avec possibilité de délégation à des autorités organisatrices de second rang. L'article 29 de la loi de décentralisation précise que les transports scolaires sont des services réguliers publics au sens de la LOTI et l'article 30 permet aux conseils généraux, s'ils n'ont pas décidé de les prendre en charge eux mêmes, de confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des communes, groupements de communes ou syndicats mixtes, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves et associations familiales.

Un décret du 3 mai 1984 et une circulaire du 5 juillet 1984 ont précisé le contenu des conventions entre les organisateurs de transport scolaire et les entreprises de transport. L'article 2-f- du décret stipule que la convention précise notamment les mesures à prendre *pour assurer la garde des élèves* et la circulaire indique que les conventions fixeront notamment : « les responsabilités respectives des parties au contrat dans les mesures à prendre *pour assurer la garde des élèves*. Cette disposition apparaît particulièrement importante *eu égard à l'âge des enfants*. Il pourra être prévu que *la garde des enfants dans les véhicules, avec les responsabilités y afférentes est à la charge soit du transporteur, soit de l'organisateur*. Cette clause présente un caractère essentiellement pratique; elle ne saurait conduire à exonérer le transporteur, l'organisateur ou les parents des élèves transportés, de leurs responsabilités commerciales et/ou civiles ».

Enfin, après des circulaires du Ministère de l'Education Nationale antérieures à la décentralisation (9 novembre 1973, 2 janvier 1976, 13 juin 1979), une circulaire interministérielle du 23 mars 1995, adressée aux préfets, aux recteurs d'académie et à de nombreux chefs de services déconcentrés, indique qu'une « meilleure organisation des transports, tenant compte des impératifs *posés notamment par l'âge des élèves*, peut permettre d'accentuer la recherche de qualité des transports. *Pour les plus jeunes élèves en particulier, il est préconisé de prévoir la présence d'accompagnateurs. En tout état de cause la sécurité des élèves doit être permanente et l'organisateur en est responsable* ».

Dans la pratique, si le sujet de la garde des enfants est mentionné dans les conventions, c'est le plus souvent pour préciser que le transporteur n'en est pas responsable et, dans de nombreux départements, bien qu'il n'y ait pas, à proprement parler, d'autorité organisatrice de second rang, c'est par convention ou accord verbal avec les communes ou leurs syndicats que le problème de l'accompagnement a été réglé.

On peut donc retenir de ce rappel législatif et réglementaire que l'accompagnement est l'une des formules à laquelle peut recourir l'organisateur pour assurer la « garde » des enfants, et notamment des plus jeunes, dans le cadre de la mission permanente de surveillance qu'il doit exercer, de la remise de l'enfant par la famille au moment de la montée dans le véhicule jusqu'à la remise de l'enfant aux enseignants à l'école et vice versa .

La présence de l'accompagnateur n'est obligatoire que dans les deux cas très restrictifs évoqués en introduction mais le principe d'un accompagnement en fonction de l'âge des enfants est posé, dès 1984, puis recommandé par la circulaire interministérielle de 1995 .

Enfin, il n'existe pas de limite d'âge minimale imposée par la loi pour le transport collectif; c'est donc l'organisateur qui décide des ayants droit et donc de l'accès ou non au transport scolaire .

1.1.2. Le contexte économique

. Effectifs

Selon les données établies par le CERTU et reprises dans la revue de l'ANATEEP « Transports Scolaires » (n°114, 2^{ème} trimestre 1996), un peu plus de 4 millions d'élèves sont transportés chaque jour , 2.138 000 d'entre eux en zone non urbaine, dont 66%, soit 1.400 000, par des services réguliers spécialisés .

Si, pour fixer les ordres de grandeur, on appliquait les mêmes clés de répartition pour ces élèves que celles qui sont observées au niveau national pour l'ensemble des effectifs scolarisés, on pourrait estimer que 54% de ces usagers du transport scolaire régulier spécialisé en zone non urbaine sont des élèves du premier degré élémentaire et pré-élémentaire, soit 750 000 enfants, et que, parmi eux, 39% environ sont des enfants de pré élémentaire, soit plus de 290 000 enfants .

En fait, d'après les indications fournies par les conseils généraux rencontrés à l'occasion de cette mission, cette clé semble trop élevée pour apprécier le nombre des enfants de maternelles concernés par le transport collectif scolaire. C'est en effet, surtout en cas de fermeture de classe et de regroupement pédagogique intercommunal, que les très jeunes enfants sont amenés à être transportés collectivement. Il est donc plus réaliste d'évaluer aujourd'hui à 100 000 environ, le nombre de très jeunes usagers du transport scolaire sachant qu'ils sont en augmentation constante, même si, par ailleurs, le nombre d'élèves des enseignements élémentaires et pré-élémentaires diminue globalement au plan national .

Ces ordres de grandeur paraissent cohérents avec les indications fournies par le Ministère de l'Education Nationale: 1 900 000 élèves scolarisés pour le premier degré élémentaire et pré-élémentaire en zone rurale, ou hors zone de peuplement urbain ou encore dans des unités urbaines de moins de 5000 habitants dont 39%, soit 740 000, en maternelles parmi lesquels 85 % des enfants ne sont pas concernés par le transport collectif, soit parce qu'il existe une maternelle dans leur commune, soit parce qu'ils sont conduits à l'école par leur famille.

L'enquête conduite par l'ANATEEP sur l'accompagnement des enfants de maternelles avait, quant à elle, estimé à 9544 le nombre de circuits spécialisés (hors Ile de France) transportant plus de 5 enfants de maternelles ce qui confirme l'ordre de grandeur de 100 000 évoqué ci dessus.

On peut donc estimer que, *s'agissant du problème particulier posé par la surveillance et l'assistance d' enfants très jeunes, la question de l'accompagnement dans des transports réguliers collectifs hors zone urbaine se pose, aujourd'hui, pour près de 100 000 enfants de moins de six ans.*

. Coût

Le coût global annuel du transport scolaire représente plus de 5,6 milliards de Francs. La plus grosse partie de cette charge est assumée par les départements (90%), le reste étant à la charge des communes (5%) ou des familles (4,3%).

Le coût moyen par élève transporté est estimé par le CERTU et l'ANATEEP à plus de 3000 F /an, dont 50% pour le salaire du conducteur, 20% pour l'amortissement du véhicule et 30% pour son utilisation réelle (les consommations induites).

Dans un contexte où 39 départements assurent la gratuité absolue des transports scolaires, le rapport de Jean Pierre MORELON avait évalué en 1993 à 65 millions de Francs en moyenne le budget annuel consacré au transport scolaire par un département, soit 5% du budget départemental. Il s'agit donc d'un enjeu économique et financier important pour les conseils généraux et l'on comprend qu'ils soient très attentifs à éviter les surcoûts et à contrôler la progression de ces dépenses. La question de l'accompagnement doit donc être examinée à la lumière de cette contrainte.

.Mesures d'accompagnement

Aucun département ne pratique un accompagnement systématique de tous les circuits spécialisés de transport scolaire.

Selon les dernières indications fournies par le groupe de travail du Conseil National des Transports chargé de la sécurité des transports d'enfants, 26 conseils généraux ont rendu l'accompagnement obligatoire pour le transport des enfants de maternelle ou de moins de six ans et 8 autres pratiquent cet accompagnement sur une base facultative. Des réflexions approfondies sont en outre en cours dans plusieurs autres départements dans la perspective de la prochaine rentrée scolaire (voir tableau en Annexe).

C'est donc une quarantaine de départements qui, aujourd'hui, en l'absence de toute contrainte réglementaire, sont arrivés à la conclusion que l'accompagnement était indispensable pour le transport des très jeunes enfants. Seuls trois départements, l'Oise, le Tarn et la Sarthe ont étendu, dans le cadre des regroupements pédagogiques, cette obligation d'accompagnement au transport des enfants du primaire.

Pour près de la moitié des départements concernés (hors Ile de France) le surcoût lié à l'accompagnement des enfants de maternelle n'a donc pas été un obstacle décisif.

Il a, le plus souvent été supporté par les communes, ce qui a permis d'en répartir la charge et a conduit à la mise en oeuvre d'une grande variété de formules avec, en particulier, des statuts au regard de l'emploi très variés, qui seront examinés dans la deuxième partie de ce rapport.

1.2 Le contenu , la valeur et les limites de la mission d'accompagnement

1.2.1 Ce que la mission de l'accompagnateur apporte

. dans tous les cas

L'accompagnateur est un adulte supplémentaire qui permet d'assurer une meilleure continuité de la chaîne éducative entre les familles et l'école . Sa présence permet normalement au conducteur de se consacrer à sa conduite en toute sérénité.

Son rôle concerne essentiellement le trajet proprement dit, donc le segment que les statistiques font apparaître comme le moins dangereux du transport scolaire, puisque les accidents les plus graves se produisent lorsque l'enfant rejoint seul l'arrêt, lorsqu'un groupe d'enfants se précipite dans le désordre vers le car à son arrivée , ou, après la descente du car, lorsque l'enfant traverse pour rejoindre son domicile .

Le rôle de l'accompagnateur est à l'évidence utile en cas d'accident ou de défaillance du conducteur car, s'il a été correctement formé, il doit être en mesure de couper le moteur, de déverrouiller les issues de secours, d'utiliser l'extincteur, d'aider à l'évacuation rapide des enfants , de les regrouper dans un endroit sûr, de prévenir les secours, d'utiliser pour les blessés légers la boîte de pharmacie du véhicule et de prendre les précautions qui s'imposent pour ne pas aggraver les blessures des blessés plus sérieux .

En temps normal, il veille à éviter l'encombrement de l'allée centrale par les cartables, vérifie que les enfants soient assis, précaution indispensable, notamment dans les véhicules mis en service avant 1986 et non dotés d'un système de verrouillage de la porte arrière depuis le poste de conduite (encore nombreux dans le parc) . Il pointe à l'aller et au retour les enfants transportés et est en mesure de vérifier qu'aucun enfant ne soit oublié dans le car en fin de circuit .

Enfin, par sa seule présence, l'accompagnateur peut inciter à une meilleure qualité du service rendu par l'entreprise car il est en mesure de vérifier quotidiennement la ponctualité de la prise en charge, le respect du temps de conduite, le respect des limitations de vitesse, des feux rouges, l'alcoolémie, l'état du véhicule .

. Pour les très jeunes enfants

L'accompagnateur aide les très jeunes enfants à la montée et à la descente du car, les installe aux places qui ne sont pas dangereuses pour eux (il évite donc le premier rang, la place du milieu au fond et les places proches de la porte arrière). Il réveille, en temps utile, les petits qui s'endorment très fréquemment en fin de journée . Il vérifie qu'un adulte soit présent, aux points d'arrêt, au départ et à l'arrivée de l'enfant.

Il vérifie également qu'un adulte soit présent pour accueillir les très jeunes enfants lors de leur arrivée dans l'établissement et, à défaut, les conduit lui-même jusqu'à l'intérieur de l'école . Toutes ces tâches sont absolument indispensables s'agissant d'enfants de moins de six ans dont certains n'ont pas trois ans .

L'accompagnateur peut, en outre, servir d'agent de liaison entre les familles et l'établissement, on lui confie le chèque pour la cantine, les tickets de piscine, un mot d'excuse pour la maîtresse .

Il connaît bien les enfants et sa présence contribue à les rassurer. Dans les cas où les tout petits sont mélangés dans un même circuit avec des plus âgés, il veille à les protéger des bousculades et éventuelles bagarres mais sa mission, selon les règles fixées dans la plupart des départements, reste en priorité centrée sur les enfants les plus jeunes, ce qui peut parfois conduire à des situations ambiguës .

. Pour les adolescents et pré-adolescents

Le rôle de l'accompagnateur est moins évident pour les collégiens et lycéens. Les problèmes rencontrés ont le plus souvent trait à la discipline et le profil de l'accompagnateur doit être plus sélectif, notamment au regard de ses aptitudes psychologiques.

Certes l'accompagnateur est un adulte, de plus capable de renforcer l'autorité du conducteur en cas de chahut , il connaît le règlement de sécurité et de discipline en vigueur pour les transports scolaires et peut, le cas échéant, signaler au Conseil Général les élèves dont le comportement altère la sérénité des trajets .

Sa présence permet d'éviter la gestion directe par le seul conducteur de problèmes divers tels que l'absence de titre de transport ou l'usage de la cigarette .

Mais cette présence ne sera réellement efficace que dans la mesure où il aura une certaine habitude d'encadrer des jeunes, qu'il connaîtra leur culture et leur mode de fonctionnement. Il doit être capable de dialoguer avec les jeunes durant le trajet pour éviter les chahuts nés de la fatigue et du désœuvrement dans un espace clos .

En fonction d'une certaine autorité naturelle, l'accompagnateur doit faire accepter certaines règles incontournables de la vie en société : le respect d'autrui, de soi-même, de la chose publique, des biens privés . S'il est trop autoritaire, cependant, sa présence risque de se révéler contre-productive et de compliquer , en fin de compte, la tâche du conducteur .

Ce profil, qui est plus celui d'un éducateur que d'un accompagnateur, n'est pas aisé à recruter et dans nombre de cas, il vaut mieux former le conducteur pour l'aider à établir une relation de qualité avec les jeunes plutôt que de recourir à la présence d'un accompagnateur dont le profil psychologique est inadapté .

Certains conseils généraux ont envisagé, plutôt que la présence permanente d'accompagnateur, le recours à des « accompagnements tournants », certains trajets donnant lieu à des actions d'animation ou à un dialogue thématique particulier reposant sur quelques accompagnateurs spécialisés dont la présence serait occasionnelle dans les différents circuits .

Il ressort donc de cette analyse de la mission de l'accompagnateur qu'il existe deux problématiques très différentes de l'accompagnement selon qu'il s'agit de très jeunes enfants de moins de six ans ou d'adolescents et de pré-adolescents, la catégorie intermédiaire ne posant, de l'avis de tous les interlocuteurs rencontrés, aucun problème particulier.

1.2.2 Les problèmes que la mission de l'accompagnateur ne permet pas de résoudre

.En matière de sécurité

Le dernier rapport du groupe de travail du CNT sur la sécurité des transports en commun d'enfants donne la répartition des accidents survenus pendant l'année scolaire 1995-1996.

Les accidents qui ont eu les conséquences les plus graves ont eu lieu aux points d'arrêt, juste au moment de l'arrivée du car ou juste après son départ. Ils ne représentent que 22% des accidents mais ils sont responsables de 6 décès sur les 8 qui ont été à déplorer.

78% des accidents sont intervenus pendant le trajet, ils ont occasionné la mort de 2 enfants. Plus de la moitié de ces accidents parmi lesquels on déplore les deux décès ont pour cause le comportement des autres usagers de la route. Les autres accidents de trajet sont dus, pour 10%, au véhicule lui-même: choc ou défaillance mécanique, et pour 31%, au comportement du conducteur et, en particulier, au risque de malaise.

Le moment le plus dangereux de la chaîne du transport scolaire se situe donc à l'arrivée du car, au point d'arrêt, et après la descente de l'enfant, entre le point d'arrêt et son domicile.

Or l'accompagnateur, sauf en tout début de circuit, n'est pas présent au moment le plus dangereux, c'est à dire à l'arrivée du car: il intervient après l'arrêt du véhicule dont il descend pour aider les enfants à monter et ne peut donc pas intervenir pour éviter les bousculades à l'arrivée du car, les « grappes » d'enfants, la course d'un retardataire.

De même, à de rares exceptions près, l'accompagnateur n'est pas autorisé à faire traverser les enfants (il existe quelques dérogations écrites) car il doit toujours garder dans son champ de vision les élèves présents dans l'autocar.

Enfin, la présence de l'accompagnateur ne peut à elle seule atténuer tous les risques liés à certains facteurs techniques : vétusté des véhicules, utilisation de strapontins, dérogations pour le transport d'enfants debout etc...

Elle est, en revanche, un facteur de stabilité non négligeable en cas d'inexpérience du conducteur ou d'inadaptation de sa formation au transport des scolaires.

.En matière d'initiative et de responsabilité des enfants de plus de six ans

Comme le rappelle régulièrement le groupe de travail du CNT et l'ANATEEP, l'un des principaux facteurs de la sécurité du transport scolaire réside dans la formation et la responsabilisation de chaque enfant.

Là encore, il convient d'établir une distinction selon l'âge des élèves . Autant pour de très jeunes enfants, les avantages de la présence de l'accompagnateur paraissent indiscutables (a fortiori si les ceintures de sécurité devaient un jour être obligatoires pour eux), autant pour les élèves plus âgés, on peut craindre une certaine « déresponsabilisation » du fait de la présence d'un adulte supplémentaire par rapport à l'acquisition d'un certain nombre de réflexes concernant la connaissance des issues de secours, la rapidité de l'évacuation, etc...

0 0
0 0

On peut donc conclure de cet examen des missions de l'accompagnateur *qu'il y a une évidence de l'intérêt de l'accompagnement des enfants de moins de six ans, ne serait-ce que pour des raisons pratiques* .

En revanche, la nécessité systématique d'un accompagnateur pour les autres tranches d'âge, en particulier les lycéens et collégiens, est moins apparente et peut même, si le profil de l'accompagnateur n'est pas adapté, se révéler contre-productive .

Pour être tout à fait efficace au regard de la sécurité des enfants, la mission de l'accompagnateur doit cependant être complétée par une surveillance adéquate des moments les plus dangereux : l'arrivée du car, et la traversée qui peut intervenir entre le domicile de l'enfant et l'arrêt . Or aucune des parties prenantes: accompagnateur, enseignants, conseils généraux, communes, entreprise de transport, parents d'élèves ne peut à elle seule assumer la responsabilité de cette surveillance même si, en la matière, les rôles respectifs doivent être clairement définis .

0 0
0 0

II. LE STATUT DE L'ACCOMPAGNATEUR

2.1. Au regard de l'emploi

2.1.1 Employeur

L'employeur de l'accompagnateur peut être le Conseil Général, la commune ou le syndicat de communes, une association ou, enfin, l'entreprise de transport .

Sur les 36 départements qui ont décidé de recourir à un accompagnement :

- pour 24 départements, la commune ou le syndicat de communes est l'employeur direct, sans subvention du conseil général. Dans la plupart des cas, cependant, celui-ci prend en charge la formation des accompagnateurs

- dans 9 départements, la commune est l'employeur et reçoit une subvention du conseil général

- dans 1 département, la commune est l'employeur et partage la charge financière avec les familles

- dans 1 département, la commune fait appel au bénévolat

- dans 1 département seulement, l'employeur est le Conseil Général

- enfin, dans 1 département, l'employeur est l'entreprise de transport

Dans plus de 90% des cas, l'employeur de l'accompagnateur est donc la commune ou le syndicat de communes, qu'ils aient par ailleurs ou non la qualité d'autorité organisatrice de second rang .

2.1.2 Contrat de travail, rémunération, coût

Les formules les plus diverses ont été retenues par les employeurs .

Dans le cas le plus fréquent où l'employeur est la commune, il peut s'agir:

- d'un contrat de travail à temps plein et à durée indéterminée , cas de certaines assistantes maternelles auxquelles il est demandé d'assurer deux heures par jour environ l'accompagnement, mais qui assument d'autres fonctions à titre principal .

- d'un contrat de travail à temps partiel ou de vacations . Dans ce cas, le temps retenu varie en moyenne de 25 heures par mois sur 12 mois, soit 300 heures par an, à 2 heures par jour pendant 180 jours par an soit 360 heures par an (référence adoptée par l'ANATEEP dans une enquête de mai 1994) . Il peut s'agir de Contrat à durée déterminée (CDD) (sous certaines conditions) ou de Contrat à durée indéterminée (CDI).

Pour fixer les ordres de grandeur, on peut estimer que ce type d'emplois non aidés est rémunéré à un niveau qui varie entre celui du SMIC, 37 F91 par heure plus charges ce qui conduit à un coût net de l'ordre de 57 F par heure, et 75F par heure, hypothèse retenue dans les estimations de l'ANATEEP en cas de qualification plus grande de l'accompagnateur.

Avec ce type de contrats de travail non aidés et pour la seule durée du travail correspondant à l'accompagnement, le coût annuel de l'accompagnateur s'établit entre 17 000 et 30 000 Francs par an .

- La commune peut également avoir recours à un contrat de travail aidé du type Contrat Emploi Solidarité puisque les conditions requises sont d'être une collectivité territoriale, un établissement public, une association à but non lucratif désireuse d'améliorer le service rendu en matière d'action sociale, d'amélioration de l'environnement, d'entretien d'équipements collectifs, de service aux usagers etc.

Dans ce cas, le coût de l'heure de travail se trouve considérablement réduit mais la durée du travail n'est pas négociable, elle est de 20 heures par semaine.

L'accompagnement ne permet pas à lui seul d'occuper ces 20 heures, il faut donc trouver pour quelques heures une activité complémentaire pour le titulaire du contrat .

De plus, s'agissant de candidats qui peuvent avoir connu, antérieurement, de grandes difficultés, il faut que la commune se montre particulièrement sélective et vigilante dans le choix des personnes pouvant exercer ce type de fonctions .

En cas de CES « normal » (on exclura, a priori, les contrats destinés aux publics les plus en difficulté), la rémunération est prise en charge à 65% par l'Etat et l'exonération de charges patronales est complète, l'employeur n'a donc à assumer qu'une charge de 13F27 par heure *ce qui, sur la base de 20 heures par semaine , 12 mois par an, conduit à un coût annuel compris entre 12 et 13 000F.*

Si l'employeur est le Conseil Général, il peut, lui aussi, utiliser les différentes formes de contrat de travail évoquées ci-dessus .

Bien que, dans la plupart des départements, les communes assument directement la charge de l'accompagnement, sans subvention du département, on peut rappeler qu'un bénéficiaire du RMI coûte au conseil général en moyenne 9 200F par an et que chaque fois qu'un de ces bénéficiaires accède au statut de salarié du droit commun, l'économie réalisée par le conseil général est de même montant; elle est un peu moindre (7800F) s'il s'agit d'un CES, car le Conseil Général doit continuer pendant un certain temps à assumer la charge de la couverture complémentaire santé de l'intéressé . Le conseil général qui emploierait directement, en CES, des accompagnateurs , anciens bénéficiaires du RMI, ramènerait la charge de l'emploi d'un accompagnateur à 5000F seulement par an .

Enfin, si l'employeur est l'entreprise de transport, il peut avoir recours à un contrat de travail classique, à temps plein, si l'accompagnateur exerce d'autres fonctions dans l'entreprise, ou à temps partiel ; dans ce cas, les durées de travail sont les mêmes que celles évoquées ci dessus et le coût de la rémunération identique .

Il peut aussi recourir à un emploi aidé: *le Contrat Initiative Emploi* qui comporte, en cas d'emploi d'un bénéficiaire du RMI ou d'une personne au chômage depuis plus d'un an, une exonération totale des charges patronales de 24 mois en cas de CDI ou de la durée du contrat en cas de CDD. Le CDD doit être compris entre 12 et 24 mois , la durée hebdomadaire du travail est d'au moins 16 heures, *ce qui sur la base du SMIC et de la durée minimale de travail requise conduit à un coût annuel, par accompagnateur, de 31 000 Francs .*

C'est la formule qui a été utilisée dans le canton de Laignes en Côte d'Or. Bien que l'expérience soit unique et puisse poser quelques problèmes au regard des responsabilités respectives de l'autorité organisatrice et de l'entreprise, cette expérience est intéressante car elle comprend une dimension d'insertion importante: les accompagnateurs reçoivent, en effet, une formation qui leur permet de passer leur permis de conduire, de devenir à leur tour conducteurs et de passer ainsi vers un emploi « normal » du secteur marchand . Cette expérience a été tentée avec quelques femmes, ce qui la rapproche de l'action menée en Aveyron, en 1992, avec le Secrétariat d'Etat au Droit des Femmes, pour la formation de conductrices de véhicules de transport scolaire .

On peut conclure de ce qui précède que la durée du travail correspondant à la fonction d'accompagnateur est toujours inférieure à un mi-temps ; très rares sont ,en effet, pour un même accompagnateur, les possibilités de couvrir plusieurs circuits par jour.

Il s'agit donc d'une activité de complément qui peut présenter un véritable intérêt en milieu rural, notamment pour les femmes d'agriculteurs, mais dont il paraît difficile de considérer qu'elle puisse constituer, à elle seule, un gisement d'emploi .

Le recours à des emplois aidés est possible; il allège, notamment en cas de CES, le coût annuel de l'accompagnateur mais présente trois inconvénients. La durée du travail n'est pas modulable et les minima requis sont supérieurs aux besoins de la fonction d'accompagnateur . Ces emplois ne sont pas pérennes, ils sont le plus souvent limités à deux ans et la rotation est donc rapide . Enfin ces emplois sont destinés à des personnes souvent fragilisées qui doivent faire l'objet d'une sélection rigoureuse pour exercer les fonctions d'accompagnateur .

Enfin, outre la charge représentée par la rémunération de l'accompagnateur, un certain surcoût peut être induit pour l'entreprise de transport ou l'autorité organisatrice par les modifications de circuit liées, lorsque le circuit n'est pas en boucle, à la nécessité « d'embarquer » l'accompagnateur et de le « débarquer » dans la même localité .

2.1.3. *Recrutement, Formation*

Quel que soit l'employeur et le type de contrat de travail, un soin particulier doit être apporté au recrutement et à la formation de l'accompagnateur . Son équilibre psychologique et son comportement doivent être adaptés aux fonctions qui lui sont confiées .

La formation qui doit lui être donnée ne vise pas, d'abord, à lui assurer une qualification particulière (car il n'existe pas de métier ou de certificat reconnu en matière d'accompagnement) mais à l'éclairer sur ses responsabilités notamment vis à vis de l'autorité organisatrice et de l'entreprise de transport, à lui rappeler les éléments essentiels de la psychologie des enfants et la manière de gérer des situations conflictuelles , à le rendre apte à exercer en toutes circonstances sa mission relative à la sécurité des enfants pendant le trajet .

Beaucoup de conseils généraux ont fait un important travail de formation des accompagnateurs , en s'appuyant, notamment, sur le travail remarquable de l'ANATEEP en la matière . Certains conseils généraux ont édité des guides à l'usage des accompagnateurs , tous organisent, circuit par circuit, des exercices de sécurité avec la participation des accompagnateurs, des gendarmes, des pompiers, de la police de la route, des enseignants .

Dans la mesure où, pour la plupart, les accompagnateurs sont des salariés des communes, il existe peu de mise en réseau et d'échanges d'expériences entre eux au sein d'un même département .

2.2 Au regard du partage des responsabilités

2.1. Responsabilité de l'autorité Organisatrice

Quel que soit le type de contrat de travail de l'accompagnateur, quel que soit son employeur, ***l'autorité organisatrice du transport scolaire reste toujours responsable de la surveillance des enfants pendant le trajet .***

Un avis du Conseil d'Etat de 1987 a clairement établi qu'on ne peut transférer à l'entreprise des missions qui, par leur nature, sont directement liées à l'organisation du service public et toute la jurisprudence ultérieure confirme ce principe . La surveillance des enfants relève de l'organisation du service public de transport scolaire .

Il faut en déduire, comme le fait l'étude du CERTU « Responsabilités et Assurances dans le transport des scolaires (hors région Ile de France) », que même si le Département a délégué l'organisation du service public des transports scolaires à un organisateur de second rang, cela ne lui permet pas d'ignorer les conditions dans lesquelles ce service est assuré, notamment en ce qui concerne la surveillance des enfants les plus jeunes .

Même avec une convention de délégation rédigée de manière aussi précise que possible, avec tous les garde-fous imaginables, on ne peut exclure qu'un tribunal mette en cause la responsabilité au minimum résiduelle de l'autorité organisatrice , l'âge de l'enfant étant, dans tous les cas, considéré par le juge administratif comme un critère déterminant .

La responsabilité de la collectivité organisatrice peut être mise en cause sur la base de la faute de service. Suivant une jurisprudence constante, la faute de service est appréciée sur le fondement d'une obligation pesant sur la collectivité organisatrice de garde des enfants pendant le transport et de surveillance à partir du point de montée jusqu'à l'entrée dans l'établissement (CE 4 juillet 1973 Charbonnier).

Le conseil général ne peut donc pas se désintéresser des conditions dans lesquelles est effectuée dans les transports scolaires la surveillance des très jeunes enfants .

Dans un certain nombre de cas, de surcroît, les communes ou syndicats de communes qui emploient les accompagnateurs ne sont pas pour autant autorités organisatrices de second rang des transports scolaires . Aussi paraît-il nécessaire de recommander aux conseils généraux de passer avec les communes ou syndicats de communes des conventions de « clarification » sur la délégation de l'organisation de l'accompagnement, notamment lorsque cette mission est la seule qui soit déléguée aux communes .

A titre d'exemple, on citera le cas du conseil général de Haute Garonne qui, après avoir pratiqué pendant plusieurs années, de manière informelle, cet accompagnement à la charge des communes, a initié la signature générale de conventions (130 aujourd'hui signées, 18 en instance) . Ces conventions prévoient notamment que le nom des accompagnateurs est transmis au conseil général, que la commune assure leur recrutement et leur rémunération, elles précisent les dispositions prises pour assurer le remplacement de l'accompagnateur en cas de défection , les limites de sa mission , en particulier en ce qui concerne la traversée des enfants .

Dans d'autres cas comme dans l'Orne ou la Moselle, c'est une charte nominative de l'accompagnateur qui a été mise au point et qui est retournée au conseil général signée par l'intéressé .

En tout état de cause, du point de vue des responsabilités, l'élément le plus important réside sans doute dans les délibérations des conseils généraux : les départements qui ont rendu l'accompagnement des enfants de maternelle obligatoire ont, par délibération, décidé et clairement indiqué aux communes qu'ils ne transporteraient pas dans les circuits scolaires les enfants de maternelle ou de moins de six ans sans la présence d'un accompagnateur .

Ces délibérations se fondent sur le fait **que la scolarité n'étant pas obligatoire avant six ans le conseil général n'a pas d'obligation de transport de ces enfants** . Si les communes concernées par les regroupements pédagogiques, souhaitent néanmoins ce service, il ne leur sera rendu qu'en contrepartie de la mise à disposition d'un accompagnateur .

On peut estimer que, dès lors que de telles dispositions ont été prises et ont été portées à la connaissance des maires et des présidents de syndicats de communes , le conseil général a ainsi efficacement déchargé sa responsabilité .

2.2. Responsabilité de l'entreprise de transport

Sauf les très rares cas (Côte d'Or en particulier) où la mission de surveillance a été confiée par convention au transporteur, ce dernier n'est jamais responsable de l'accompagnement en vertu de la jurisprudence selon laquelle la surveillance n'est pas assimilable à la gestion privée d'un service public mais relève de l'organisation du dit service public qui traditionnellement ne peut être déléguée au prestataire .

Dans le cas où cette mission de surveillance a été expressément confiée par convention au transporteur et où il est en charge du recrutement et de la rémunération des accompagnateurs, la convention, aussi précise soit-elle, n'évitera vraisemblablement pas l'affectation à l'autorité organisatrice, par un tribunal, d'une part de responsabilité .

Aussi l'ANATEEP et le CERTU recommandent-ils d'éviter de déléguer aux transporteurs, « de facto » ou contractuellement, la surveillance et la garde des enfants .

Il faut donc considérer, dans la quasi-totalité des cas, que l'accompagnateur est, dans le véhicule, le représentant de l'organisateur et le conducteur, celui du prestataire de services .

Comme le rappelle l'ANATEEP (n° 112 de la revue Transports Scolaires, 4ème trimestre 1995), ces deux acteurs doivent cohabiter, « ils ont des droits, des devoirs, des responsabilités réglementaires propres à respecter. Ils doivent agir en harmonie, coopérer l'un avec l'autre, afin d'offrir une prestation de qualité et de sécurité pour le groupe de jeunes à l'égard duquel ils ont chacun une part de responsabilité civile et pénale qui peut être recherchée en cas d'accident ».

Un contrat de travail comportant une définition de la mission doit donc être signé entre l'entreprise et le conducteur, d'une part, et entre l'accompagnateur et son employeur d'autre part .

En cas d'accompagnement bénévole, la prudence recommande d'établir un document écrit pour préciser la relation entre l'accompagnateur et son donneur d'ordre.

L'organisateur doit s'assurer pour sa responsabilité d'organisateur. Il doit, également, être assuré pour les personnes transportées et pour le personnel qui le représente et donc, en particulier, pour les accompagnateurs. L'employeur de l'accompagnateur doit également s'assurer en sa qualité d'employeur .

La FNTV se déclare favorable à la présence d'accompagnateurs . Elle souhaite cependant que le conducteur reste le « seul maître à bord » en ce qui concerne la sécurité de la conduite, du véhicule, le respect des horaires et des point d'arrêt , la définition des enfants ayant accès au transport. Elle souhaite également que l'entreprise de transport soit, dans toute la mesure du possible, consultée sur le choix de l'accompagnateur et puisse collaborer à la définition de son profil . Elle n'est pas du tout favorable à ce que les accompagnateurs soient des salariés des entreprises de transport et estime qu'ils doivent, dans tous les cas, être des salariés des collectivités locales . Enfin; elle insiste pour que le problème pratique de la prise en charge de l'accompagnateur et de son retour en fin de parcours n'occasionne pas d'allongement des circuits générateurs de surcoûts .

2.3 Responsabilité de l'Education Nationale

Deux circulaires du Ministère de l'Éducation Nationale, l'une du 9 novembre 1973 (73 464), l'autre du 13 juin 1979 (79 187), cette dernière concernant plus particulièrement les écoles maternelles et élémentaires, demandent aux chefs d'établissements et aux directeurs « de veiller à ce que l'embarquement s'effectue dans l'ordre, condition de la sécurité » mais ces circulaires ne créent aucune obligation juridique pour les chefs d'établissement .

De fait, la jurisprudence n'admet jamais la responsabilité des enseignants pour une mission de surveillance des enfants, en dehors de l'école, à l'occasion des opérations de transport scolaire et notamment de la montée et de la descente du véhicule .

C'est la responsabilité de la commune qui est généralement retenue et c'est à la demande du maire, sans que leur responsabilité puisse être retenue pour autant, que de nombreux responsables de maternelles ou de primaires acceptent d'être présents pour l'accueil des élèves, à l'arrivée du car et pour leur embarquement au moment du retour . La mission de l'accueil des enfants de maternelles à l'arrivée du car et de leur conduite à l'intérieur de l'établissement est , d'ailleurs, souvent confiée à du personnel communal.

2.4 Responsabilité des parents d'élèves.

En matière scolaire, la législation fait obligation à la famille de remettre son enfant au personnel de l'école maternelle et de venir le rechercher dans les mêmes conditions. Pour cause de retards répétés de la famille à la sortie de l'école, l'enfant peut être exclu temporairement de l'établissement .

Les conseils généraux ont donc tous adopté, s'agissant du transport d'enfants de maternelles, la même règle: les enfants doivent être remis au conducteur ou à l'accompagnateur par un adulte et récupérés, au retour, par un adulte . Tous les conseils généraux ont prévu l'exclusion du transport des enfants dont les parents n'assureraient pas cette responsabilité . Certains conseils généraux ont étendu la même règle aux enfants du primaire .

La responsabilité des parents d'élèves peut être engagée du fait de la garde de leurs propres enfants s'ils ont, pendant le trajet, causé des torts à un tiers. Les tribunaux sont parfois, en outre, amenés à reconnaître une faute de la victime qui, s'agissant de jeunes enfants, engage la responsabilité de leurs parents et exonère à due concurrence l'autorité organisatrice.

Il faut donc retenir de cette analyse que le conseil général est toujours co-responsable, quel que soit le statut salarial de l'accompagnateur, de la garde des enfants pendant le trajet et que c'est au nom de cette responsabilité qu'un certain nombre de conseils généraux ont fait de l'accompagnement, la contrepartie obligatoire à la prise en charge dans les transports scolaires des enfants de moins de six ans .

0
0 0

III. CONCLUSION

Il y a une évidence de l'intérêt d'un accompagnement pour les enfants de moins de six ans dans les transports collectifs scolaires. Faut-il, au nom de cette évidence, procéder par voie normative et rajouter à l'ensemble des règles qui régissent le transport scolaire, une obligation d'accompagnement, en particulier, des enfants les plus jeunes ?

Cette approche normative ne paraît pas la plus efficace dans la perspective recherchée : celle de la mobilisation de tous les partenaires concernés pour une meilleure qualité et une plus grande sécurité du transport des enfants .

Compte tenu de l'analyse qui précède on peut, en effet, dégager les arguments suivants :

1. Effets pervers d'une obligation qui ne porterait que sur les enfants de maternelles

Les enfants de maternelle concernés par le transport scolaire en zone non urbaine représentent aujourd'hui 15 % des effectifs scolarisés dans ces classes et un peu plus de 7% des élèves transportés en zone non urbaine par des services réguliers spécialisés de transport scolaire .

Une obligation nationale s'imposant au transport de cette seule catégorie d'enfants risque d'entraîner des effets pervers. En effet, la scolarité n'étant pas obligatoire avant six ans, il n'existe pas, pour le Conseil Général, d'obligation d'organiser le transport de cette catégorie « préscolaire » d'enfants .

Dès lors qu'il n'existe pas d'obligation de transport des enfants de moins de six ans, l'instauration, pour le transport de ces mêmes enfants, d'une mesure obligatoire d'accompagnement, risque d'avoir pour conséquence un refus systématique, par certains conseils généraux, de l'accès aux transports scolaires des enfants de maternelle en raison du surcoût qui serait imposé par la présence obligatoire de l'accompagnateur .

Cette mesure risquerait donc, en fin de compte, d'aboutir à une restriction de la qualité du service rendu aux familles en zone non urbaine .

2. Inconvénients d'une obligation qui concernerait tous les élèves du premier degré

Pour éviter un tel effet pervers, il faudrait imposer pour tous les enfants du premier degré (pré-élémentaire et élémentaire), un accompagnement systématique . Cette formule ne se justifie pas par les besoins, les circuits comprenant des enfants de six à dix ans n'ont pas tous besoin d'un accompagnement.

Elle n'est pas réaliste, tant en raison de la charge financière qu'elle représenterait pour les conseils généraux (majoration de 1 à 5 % du budget selon le type de contrat de travail et l'organisation des circuits), que de l'impossibilité à trouver, sur place, canton par canton, le nombre d'emplois à temps partiel correspondant aux circuits à couvrir.

3. Il existe aujourd'hui, sans obligation, une réelle dynamique de mise en place d'accompagnements .

Près de la moitié des conseils généraux ont, sur le fondement de l'analyse de leur responsabilités, confirmée par une jurisprudence constante, prévu de mettre en place un accompagnement des enfants les plus jeunes. Ils ont pu répercuter cette charge sur les communes en appliquant un principe simple: puisqu'il n'y a pas d'obligation de transport de ces enfants, les communes demanderesse assument la charge de l'accompagnateur sans lequel le conseil général n'acceptera pas leur accès, en raison des risques de mise en cause de sa responsabilité pour défaut de surveillance d'enfants très jeunes .

Les communes ont très largement admis ce raisonnement dans la mesure où elles n'ont à couvrir chacune que quelques circuits comportant des enfants de maternelles et n'ont donc à assumer chacune que la charge de quelques accompagnateurs à temps partiel . L'instauration d'une obligation nationale risquerait de casser cette dynamique spontanée de mise en place d'accompagnateurs et ce partage raisonnable des charges .

4. Place essentielle de l'accompagnement dans la poursuite d'une démarche de qualité

Ces exemples, à l'évidence positifs, plaident en faveur de leur extension à l'ensemble du territoire national .

Il convient donc de recommander que, dans le cadre de la démarche volontariste d'amélioration de la qualité et de la sécurité des transports de voyageurs entreprise par tous les partenaires concernés, la recherche des modalités d'accompagnement les mieux adaptées à l'âge des enfants et aux conditions locales soit entreprise dans les départements qui n'ont pas encore prévu d'accompagnateurs, en particulier pour les enfants les plus jeunes .

Ce point devrait également être traité dans les « chartes de qualité » adoptées par les départements afin, notamment, de permettre une valorisation des expériences les plus intéressantes .

Enfin, il convient de rappeler que pour s'insérer complètement dans cette recherche d'une qualité et d'une sécurité optimale, la question de l'accompagnement ne doit pas être traitée isolément .

La concertation la plus étroite doit être recherchée entre autorités organisatrices, entreprises de transport, établissements scolaires, communes, parents d'élèves pour que les segments de la chaîne du transport qui ne sont pas couverts par l'accompagnateur et qui demeurent les plus dangereux, comme l'arrivée du car au point d'arrêt ou les traversées effectuées par les enfants après le départ du car, fassent l'objet d'une surveillance adéquate .

0 0 0

Accompagnement obligatoire

DEPARTEMENTS	APPLICATIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
ALLIER	- Maternelle	à la charge des A.O.2.
ARIEGE	- Maternelle(regroup. pédagog. et transport en minibus) Présence des parents obligatoire à l'arrêt	recrutement à la charge des communes - contribution du département : 5000F./an/accompagnateur
CORSE-DU-SUD	- Maternelle (âge minimum:5ans)	à la charge des A.O.2
COTE D'OR	- Maternelle	Décision de principe prise (application à échéance de 4 à 5 ans)
L'ORDOGNE	- Maternelle	à la charge des A.O.2- en 1996 formation de 52 accompagnateurs payée par le conseil général
DOUBS	- Maternelle (dès qu'1 enfant de - de 5 ans est transporté)	à la charge des A.O.2
EURE	- Maternelle	à la charge des A.O.2
GARD	- Depuis 1994/95: Maternelle	à la charge des A.O.2
GERS	- Obligatoire dans les véhicules de + 9 places dès qu'un enfant de - de 4 ans est transporté	à la charge des communes
HAUTE-GARONNE	- Depuis 1990: dès qu'1 enfant de - de 6 ans est transporté	à la charge des A.O.2 convention signée avec 180 AO2 - réalisation d'un guide de l'accompagnement
HERAULT	- Rentrée 1997: obligatoire dans les grands cars (que soit l'âge des enfants)	à la charge des communes
ILLE ET VILLAIN	- Maternelle (- de 5 ans)	à la charge des A.O.2
INDRE	- Maternelle	à la charge des A.O.2 qui, d'eux-mêmes, ont prévu des accompagnateurs pour les primaires
ISERE	- Depuis 1986: dès que 2 enfants de - de 5 ans sont transportés(âge minimum: 3 ans)	à la charge des A.O.2
LOT	- Maternelle (à partir de 4 enfants)	en 1995: 760 000 F dégagés par le conseil général pour recruter 42 accompagnateurs
MEURTHEETMOSELLE	- Maternelle de 2 à 3 ans	à la charge des A.O.2
MOSELLE	- Depuis 1987: maternelle	à la charge des communes, syndicats de communes etc.
OISE	- Maternelle et primaire (regroup. pédagog)	recrutement par les communes - financement par subvention du département à hauteur de 40%
ORNE	- Depuis 1983: dès qu'1 seul enfant de maternelle est transporté	à la charge des A.O.2 (environ 130 personnes) Mise au point d'une "charte de l'accompagnateur" Prise en charge par le département des kms supplémentaires nécessaires pour accompagner ce personnel
PAS-DE-CALAIS	- Maternelle (regr. pédagogique)	à la charge des A.O.2 (155 circuits)
PYRENEES ATLANT	- Dès qu'un enfant de - de 4 ans est transporté	à la charge des A.O.2

DEPARTEMENTS	APPLICATIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
HAUTES-PYRENEES	- Maternelle (seulement à l'embarquement et au débarquement)	à la charge des A.O.2
SAONE-ET-LOIRE	- Maternelle de 3 à 5 ans	à la charge des A.O.2
SAVOIE	- Rentrée 1997: obligatoire (interdiction d'enfants de - de 3 ans)	Participation financière du conseil général à la formation
TARN	- Depuis 1994/95 : maternelle et primaire	à l'étude (évaluation du coût annuel : 1 150 000 F pour 80 accompagnateurs)
TERRITOIRE de BELFORT	- Depuis 1990: dès qu'1 enfant de - de 6 ans est transporté	à la charge des A.O.2
VAR	- Depuis 1993/94: maternelle	à la charge des A.O.2
VAUCLUSE	- Maternelle (- de 5 ans)	à la charge des AO2

Accompagnement conseillé et encouragé

DEPARTEMENTS	APPLICATIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
AISNE	- Dès que 5 enfants de maternelle sont transportés	Participation du département depuis 1971 (600 000 F/ an)
AUBE	- Maternelle(embarquement-débarquement)	Prise en charge des frais par le département
MARNE	- Maternelle	Participation du département à hauteur de 60% d'un taux fixe (limite: 2 heures)
MEUSE	- Maternelle	Remboursement par le département de 80% des frais de surveillance
SARTHE	- Maternelle et primaire dans regroupement pédagogique	Prise en charge par le conseil général de 80% des salaires des accompagnateurs recrutés par les SIVOS
SEINE-ET-MARNE	- Maternelle et primaire dans regroupement pédagogique	Prise en charge de 50% du salaire par le département, ainsi que les kms supplémentaires nécessaires pour accompagner ce personnel
VENDEE	- Maternelle	Financement assuré à parité familles/communes Subvention annuelle du conseil général de 50 000F pour la formation de ce personnel
VOSGES	- Primaire et maternelle	Autorisation de transport gratuite par département Bénévolat sollicité

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

CGPC

J.P.MORELON
P.DEBEUSCHER

DTT

H. du MESNIL Directeur des Transports Terrestres
C.CHARTRAIN Adjoint au sous directeur des Transports Urbains
F.R.ORIZET Sous Directeur des Transports Urbains
J.C ROUGES Bureau Réglementation Sécurité Transports Collectifs de Voyageurs
C.VANNIER Bureau Réglementation Sécurité Transports Collectifs de Voyageurs

DSCR

A.IVALDY Sous Directeur de l' Action Interministérielle de la Sécurité Routière
J.VIGNER Bureau Véhicules Lourds

CNT

C.MURRET-LABARTHE Chargée de mission

EDUCATION NATIONALE

P.SEVAL Service des Affaires Juridiques et Contentieuses

ANATEEP

M.HENRIOT Secrétaire Général
M.BRETON Directeur d'Etudes

CONSEILS GENERAUX

Aveyron M.PRATS Chef du Service Transport Scolaire
Côte d'Or M.VIGNON Directeur des Affaires Techniques et des Transports
 Mme SIMONNOT Chef du service Transport
Haute Garonne Mme SAUMADE Chef du service Transport Scolaire
Orne M.LEROYER et ses collaborateurs
Moselle M.SYGUT Directeur des Infrastructures et des Transports
 M.DUPOIRIER Directeur de la Division des Transports

FNTV

M.NOSSOVITCH Secrétaire Général

M.HASSLER Président de la Commission Sociale et Formation

(Groupe TRANSDEV)

Mrs MAGNAN et ICHKANIAN Entreprise CARIAN

Mrs LESAGE et ALASSEUR Groupe GTI

Mr GOYAUX Groupe VERNEY

Mme BRETTE Groupe CGEA

Représentants des PME : Mrs DAUMIN, DETRE, HOURTOULE, MEYER



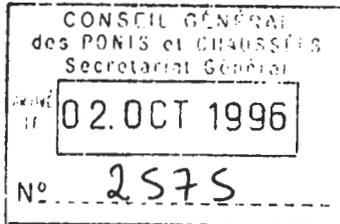
Ministère
de l'Équipement,
du Logement,
des Transports
et du Tourisme

Direction
des Transports
Terrestres

Sous-direction
des transports
urbains régionaux
et départementaux

96 - 201

Paris-La Défense, le - 1 OCT. 1996



Le Directeur des Transports Terrestres

à

Monsieur Louis MOISSONNIER
Président de la 6^è Section du
Conseil Général des Ponts et Chaussées

Le Secrétaire d'Etat aux Transports a confié au début de l'année 1996 à M. l'Ingénieur Général MORELON l'animation d'une démarche intitulée "Emploi-Qualité dans les transports routiers non urbains de voyageurs" associant l'ensemble des parties prenantes à l'organisation et à l'exécution de ces transports.

Dans ce cadre, il est apparu nécessaire de prévoir un examen approfondi de la question de l'accompagnement dans les transports scolaires. Il conviendrait en particulier d'analyser à ce titre :

- . les besoins pour les différentes catégories d'élèves.
- . les responsabilités juridiques des différents intervenants (autorités organisatrices, autorités organisatrices déléguées, transporteurs, Education Nationale, parents d'élèves...); à la lumière de cette analyse, les relations contractuelles susceptibles de lier ces intervenants aux personnes chargées de missions d'accompagnement.
- . les problèmes pratiques susceptibles d'être posés en matière d'organisation, avec les types d'emplois correspondants.
- . les problèmes de financement.

Cette analyse devrait être complétée par un examen des réflexions déjà menées à ce sujet et des solutions concrètement mises en oeuvre sur le terrain, en vue d'en tirer les enseignements qui en ressortent.

7

Pour mener à bien cette mission, tous contacts utiles pourront être pris avec notamment le Ministère de l'Education Nationale, le CNT, l'APCG, la FNTV.

Dans la perspective d'une concertation ultérieure qui pourrait être organisée avec l'ensemble des parties intéressées, je souhaiterais disposer des conclusions de cette étude d'ici la fin décembre 1996.

Madame Agnès de FLEURIEU, Inspecteur Général de l'Equipement, m'a indiqué qu'elle serait en mesure d'effectuer cette mission et je me propose en conséquence, avec votre accord, de la lui confier.

Le Directeur des Transports Terrestres



Hubert du MESNIL