

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »
Rapporteurs : Jean-Marie BERTHO et Brigitte DELAHAIE

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Le règlement régional des transports scolaires »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Depuis le 1^{er} septembre 2017, le Conseil régional est responsable des transports scolaires et interurbains, qui étaient auparavant organisés par les Conseils départementaux. L'enjeu est donc d'harmoniser les pratiques et les règles de l'organisation du transport scolaire à l'échelle régionale. 112 000 élèves sont concernés par ce réseau. A noter que le service de transport scolaire est géré soit par le Conseil régional, soit, par délégation, par les Autorités organisatrices de mobilités qui souhaitent l'organiser sur leur territoire. Ainsi, 14 agglomérations et métropoles et 2 communes organisent directement, sur leur territoire, le transport scolaire et ne sont pas concernées par le présent règlement.

Ce règlement régional constitue une 1^{ère} version pour harmoniser les pratiques et rendre transparentes les règles qui s'appliquent. Le Président indique qu'il vise à sauvegarder l'intérêt général, devant la somme ou la juxtaposition des intérêts particuliers. Il précise que toutes les questions ne sont pas encore réglées ; il en est ainsi de la grille tarifaire. Le règlement propose toutefois de mettre en place un barème tarifaire lié aux ressources des familles.

Le règlement présenté comprend 19 articles et traite des principaux points suivants : les bénéficiaires du service public, l'obtention du titre de transport scolaire, les moyens mis à disposition des usagers.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Le CESER rappelle en préalable son attachement à la cohérence du réseau régional de transport BreizhGo ; le règlement proposé ici en constitue une étape. Le CESER souligne également que l'organisation du transport scolaire amène désormais le Conseil régional à intervenir à un niveau territorial très fin et à travailler en partenariat très étroit avec les communes, notamment pour assurer la sécurité des élèves. Il s'interroge sur les modalités d'association des communes, des familles, du Conseil régional des jeunes et des établissements scolaires pour l'élaboration du présent règlement et souligne l'importance des processus de concertation de type comité de ligne pour aborder ces questions.

Dans son avis sur le rapport aux délégataires de service public, le CESER avait souligné que les conditions dégressives applicables aux franchises dans le réseau BreizhGo des Côtes d'Armor pourraient inspirer les réflexions sur l'uniformisation régionale des tarifs. Le CESER se réjouit donc de la mise en place d'une tarification progressive, qui tiendra compte des ressources et de la composition des familles.

Par ailleurs, si le règlement définit les règles de création/modification de points d'arrêt, il ne définit pas les modalités de suppression des points d'arrêts. Dès lors, quelles sont-elles ? Quelles sont les autorités compétentes pour ce faire ? Ces décisions, souvent conduites pour des motivations économiques, sont susceptibles de générer des tensions qu'un point de règlement pourrait clarifier, afin de les éviter.

Il est délégué aux chauffeurs l'autorité de discipline dans leur véhicule. Ce point délicat mériterait des précisions sur la délégation qui leur est conférée, pour leur protection comme pour celle des élèves.

Enfin, si le présent règlement n'a pour objet que de définir les règles d'organisation de l'offre existante, le CESER souhaiterait une ouverture plus grande de celle-ci aux élèves à mobilité réduite.

Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

Règlement régional des transports scolaires

Nombre de votants : 95

Ont voté pour l'avis du CESER : 95

Sophie JEZEQUEL (CRAB), Edwige KERBORIOU (CRAB), Laurent KERLIR (CRAB), Cécile PLANCHAIS (FRSEA), Henri DAUCE (Confédération paysanne de l'Ouest), Philippe DAGORNE (Par accord CERAFEL-UGPVB-CIL), Olivier LE NEZET (CRPMEM), Jehane PRUDHOMME (CRPMEM), Goulven BREST (Par accord Comités régionaux de la conchyliculture de Bretagne nord et Bretagne sud), Philippe PLANTIN (CRMA), Marielle TARTIVEL (U2P), Philippe LE ROUX (U2P), Sylvère QUILLEROU (CNPL), David CABEDOCE (CCIR), Evelyne LUCAS (CCIR), Brigitte DELAHAIE (MEDEF), Marie-Christine LE GAL (MEDEF), Annie SAULNIER (MEDEF), Daniel TUNIER (MEDEF), Brigitte LE CORNET (CPME), Martial WESLY (Comité régional de la fédération bancaire française), Bernard LAURANS (Par accord SNCF-SNCF Réseau-EDF-ENEDIS-RTE-ENGIE-La Poste), Jean-Yves LABBE (Bretagne pôle naval), Isabelle AMAUGER (URSCOP), Ronan LE GUEN (Collectif de fédérations d'insertion par l'activité économique : par accord entre la fédération des entreprises d'insertion Bretagne, Chantier école Bretagne, Collectif des associations intermédiaires 29, Fédération des associations intermédiaires 22, Union départementale des associations intermédiaires 56), Anne COUËTIL (Par accord SER-FEE), Anne-Claude LEFEBVRE (Par accord CRITT-Centres techniques de Bretagne), Françoise BOUJARD (CFDT), Michel CARADEC (CFDT), Danielle CHARLES LE BIHAN (CFDT), Isabelle CONAN ROUSSEAU (CFDT), Joël DEVOULON (CFDT), Marie-Annick GARAUD LE GARS (CFDT), Norbert HELLUY (CFDT), Marie-Madeleine HINAULT (CFDT), Brigitte LE CLECH (CFDT), Catherine LONEUX (CFDT), Gilles POUPARD (CFDT), David RIOU (CFDT), Hervé THIBOULT (CFDT), Jacques UGUEN (CFDT), Olivier CAPY (CGT), Nicolas COSSON (CGT), Stéphane CREACH (CGT), Ronan LE NEZET (CGT), Lindsay MADEC (CGT), Jean-Luc PELTIER (CGT), Florence PRIGENT (CGT), Nadine SAOUTI (CGT), Gaëlle URVOAS (CGT), Nadine HOURMANT (FO), Annie KERHAIGNON (FO), Eric LE COURTOIS (FO), Fabrice LERESTIF (FO), Pierrick SIMON (FO), Annie COTTIER (CFTC), Daniel CLOAREC (CFTC), David COCAULT (SOLIDAIRES), Marie-Andrée JEROME-CLOVIS (UNSA), Bertrand LE DOEUFF (UNSA), Jean-Marie BERTHO (CFE-CGC), Jean-Marc CLERY (FSU), Annie GUILLERME (FR-CIDFF), Lydie PORÉE (Planning Familial), Antoine PIERCHON (Par accord UNEF-fédé B-FERIA), Jacqueline PALIN (CROS), Jean KERHOAS (Nautisme en Bretagne), Marie-Martine LIPS (CRESS), Marie-Anne CHAPDELAIN (FAS), Marylène SIMON (Par accord URAPÉI-CREAI), Marie-Christine CARPENTIER (URIOPSS), Carole LE BECHEC (Réseau Cohérence), Joseph-Bernard ALLOUARD (Mouvement Agir Tous pour la Dignité), Pierre BARBIER (Coordination des associations de solidarité internationale), Mireille MASSOT (UNAASS), Claudine PERRON (Kevre Breizh), Patrice RABINE (SYNDEAC), Marine LE GALL-ELY (Universités de Bretagne), M'Hamed DRISSI (Conférence des directeurs des Grandes écoles de Bretagne), Antoine DOSDAT (IFREMER), Patrick HERPIN (INRA), Michel MORVANT (par accord SOLIHA Bretagne et Habitat et développement en Bretagne), Gérard CLEMENT (Par accord entre l'UFC - Que choisir et Consommation, logement et cadre de vie (CLCV)), Marie-Pascale DELEUME (Eau et rivières de Bretagne), Jean-Yves PIRIOU (Eau et rivières de Bretagne), Sylvie MAGNANON (Bretagne vivante), Jean-Luc TOULLEC (Bretagne vivante), Michel CLECH (REEB), Jean-Philippe DUPONT (Personnalité qualifiée environnement et développement durable), Cécile MARTIN (Personnalité qualifiée), Franck PELLERIN (Personnalité qualifiée), Anne LE MENN (Personnalité qualifiée), Bernard GAILLARD (Personnalité qualifiée), Marie ELOY (Personnalité qualifiée), Gilles MATHEL (Personnalité qualifiée)

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité



Intervention de Brigitte LE CLECH

Union régionale interprofessionnelle de la CFDT Bretagne

La loi NOTRe a transféré la compétence « transports scolaires » des départements vers les régions depuis 2017. Parallèlement, de nombreuses intercommunalités ont choisi de prendre la compétence transports. La loi complexifie donc la gestion des transports scolaires.

La CFDT prend note du règlement proposé par la Région qui vise à harmoniser les pratiques et souhaite attirer l'attention sur quelques points.

Tout d'abord, la distance entre le domicile et l'établissement scolaire ne doit pas être facteur d'inégalité entre les enfants. Certains d'entre eux doivent se lever très tôt pour prendre le car. La CFDT pense qu'il est nécessaire de poser en principe l'objectif de limitation du temps de trajet qu'il faudrait limiter au maximum et ainsi tenir compte du rythme des enfants.

A propos des horaires des cars scolaires, la CFDT demande qu'ils soient bien respectueux des emplois du temps des enfants, qu'ils leur permettent notamment de bénéficier des aides aux devoirs et autres activités périscolaires. Une concertation en amont avec les établissements est donc indispensable.

Ensuite, en accord avec l'avis du CESER, la CFDT souhaite qu'il soit tenu compte des bonnes pratiques tarifaires actuelles sur certains secteurs, dans le cadre des réflexions sur l'harmonisation des nouveaux tarifs.

Il conviendra également d'assurer la coordination entre les différents circuits de transports afin de faciliter les mobilités et de s'assurer que les points d'arrêt sont bien sécurisés.

Enfin, à l'instar de ce qui se fait pour les lignes TER (comités de ligne), la CFDT suggère la mise en place de Comités de concertation dans lesquels les usagers concernés, en particulier les parents d'élèves, pourraient exprimer leurs attentes et prendre part aux réflexions avec les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) mais également les représentants de l'Education Nationale sur les circuits de ramassages scolaires, les points d'arrêt (créations, modifications, suppressions, horaires).



Intervention de Nicolas COSSON Comité régional CGT de Bretagne

La loi NOTRe a bouleversé sensiblement les compétences régionales en matière de transports. Pour la CGT, si certaines situations de mise en concurrence entre modes routiers et ferroviaires justifiaient une évolution prenant en compte l'intérêt des usagers, la cohérence de cette démarche paraît plus difficile à cerner concernant le transport scolaire si ce n'est peut-être à homogénéiser l'offre de transport.

La CGT n'y est pas opposée mais, par expérience, nous savons que cela consiste souvent en une rationalisation de l'offre avec in fine des conséquences tant pour les usagers que les salariés concernés.

La CGT rappelle la situation d'extrême précarité qui sévit dans cette activité et s'est exprimée à diverses reprises au sein de notre assemblée sur la question de l'organisation des transports publics routiers de voyageurs en pointant très distinctement la question de la situation sociale dans cette branche. Le transport routier de voyageurs en est la démonstration avec un pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par salariés qui baisse chaque année depuis 2010.

Pour rappel, un contrat « période scolaire » plafonne à ce jour à environ 600 € avec des contraintes horaires très importantes subies par celles et ceux qui ont recours à ce type d'emplois pour compléter des revenus insuffisants que ces salariés soient actifs ou retraités.

Ce n'est donc pas une fatalité si les opérateurs peinent à recruter sur ces professions !

L'exercice au quotidien du métier de conducteur, avec bien évidemment les risques inhérents au mode routier, les enfants à surveiller, les horaires et la réglementation à respecter sont de plus en plus difficiles à assumer. Trop souvent les donneurs d'ordre, que sont les pouvoirs publics, ne prennent pas suffisamment en compte les pressions qui pèsent sur les conducteurs avec des appels d'offres qui n'intègrent pas ces difficultés. La culture du moins-disant assis sur la concurrence entre les opérateurs entraîne inéluctablement un nivellement vers le bas des conditions de travail des conducteurs, avec un risque pour la sécurité des passagers.

Enfin, la CGT souhaite attirer l'attention sur la question des incidences de l'évolution de l'offre de transport ferroviaire pour les enfants scolarisés. En effet, sur de nombreuses lignes ou portions de lignes, les cars de substitution mis en place pour pallier la détérioration de l'offre ferroviaire, compte tenu de l'état des infrastructures, inquiètent fortement notamment eu égard aux enjeux de sécurité mais aussi environnementaux.

Le dramatique accident de Millas survenu en 2017 mettant en cause notamment la responsabilité de la conductrice de car doit être analysé à l'aune des contraintes qui sont imposées à ces professionnels mais aussi en tenant compte de l'alternative que constitue l'offre ferroviaire plus sûre et pas plus coûteuse si l'on prend en compte les externalités liées à l'usage de la route !

La CGT réaffirme que la présence des enfants scolarisés à bord des trains ne saurait souffrir de la déshumanisation des trains dits du quotidien et que leur accès au train est à traiter avec la même bienveillance que tout autre usager. Pour la CGT cela doit faire l'objet d'une attention particulière de l'ensemble des acteurs concernés !



Intervention de Jean-Marc CLERY FSU Bretagne

La FSU souhaite faire trois observations qu'elle n'a pas trouvées dans l'avis du CESER. La première est en lien avec la politique régionale de soutien au breton : lorsqu'un collège ou lycée public de secteur ne dispense pas d'enseignement bilingue, la poursuite de scolarité se fait dans un établissement dit « *de pôle* » défini par le rectorat. Pour le transport scolaire, jusqu'ici les élèves concernés ont été considérés comme faisant l'objet d'une dérogation - ce qui n'est pourtant pas le cas - et cela impose à leurs familles des démarches supplémentaires.

Or comme toutes les études l'ont démontré, les abandons en cours de parcours scolaire bilingue sont souvent provoqués par tout un ensemble de « *petits freins* ». Depuis des années la FSU a fait part de cette difficulté particulière aux autorités organisatrices des transports. La Région dispose aujourd'hui des moyens d'y remédier. S'agissant des enfants scolarisés dans une école bilingue hors de la commune de résidence, il faudrait là aussi que le règlement tienne compte des changements introduits dans l'article L212-8 du code de l'éducation.

Le deuxième point est une simple question : pourquoi la *distance minimale domicile / établissement* est-elle fixée à 3 km ? S'agit-il d'un seuil repris aux règlements existants ? Pour des enfants scolarisés dans le premier degré, ce seuil paraît élevé.

Le troisième point porte sur la tarification. La FSU regrette que le débat entre *tarification* (y compris « *sociale* ») et *gratuité* soit expédié en à peine trois lignes. D'autant que les « arguments » sont, eux aussi, un peu courts. « *Rien n'est jamais gratuit* » est-il dit. Certes. Si l'on veut dire par là que tout a un coût, on en tombera d'accord. Mais cela ne signifie pas pour autant que tout doit avoir un prix : l'école a un coût, elle est pourtant gratuite, la Nation en a décidé ainsi.

Veut-on d'autres exemples, peut-être plus triviaux ? L'éclairage public dans les rues est gratuit, la circulation sur les routes, les pistes cyclables, les trottoirs aussi. Les services gratuits ont bien sûr un coût pour la collectivité que financent les impôts. « *La gratuité n'est pas le produit débarrassé du coût mais du prix* », dit Paul Ariès.

Dans tous les cas, il y a lieu, naturellement, de faire des choix ; c'est là l'objet du débat sur les politiques à mener. Lorsque la Région affirme qu'il n'y a pas lieu d'en discuter, cela nous paraît donc très discutable.

Il conviendrait aussi de discuter l'idée d'une « *tarification plus juste, basée sur les ressources des familles* ». Car à multiplier les champs d'application des tarifications sociales (transports, cantines, garderies, médiathèques, ...) toujours sur les mêmes critères, on en arrive à créer des injustices entre ceux qui en bénéficient et ceux ayant des ressources initiales juste un peu plus élevées et qui n'en bénéficieront pas. La tarification sociale divise et à force elle peut opposer ; la gratuité produit de l'égalité.

On aurait pu au moins nous épargner le principe rebattu selon lequel « *payer responsabilise celui qui paie* » : tous les exemples de gratuité démontrent le contraire. Et à supposer que ce soit vrai, il y a tant d'irresponsables fortunés de par le monde qu'il faudrait peut-être alors commencer par eux ? Bien que la morale bourgeoise du 19^{ème} siècle ait pris du plomb dans l'aile, curieusement, c'est toujours sur les plus modestes qu'on s'acharne pour leur inculquer la responsabilité morale.

Évacuons donc l'absurdité de la leçon de morale. Reste la question du coût pour la collectivité. Dans le cadre de l'action en faveur de la gratuité, l'ANATEP, l'*Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public* et la FCPE mènent campagne pour que les collectivités organisatrices des transports puissent récupérer en totalité la TVA, ce qui n'est semble-t-il le cas actuellement que si la part payée par les usagers, les parents d'élèves, est supérieure à 10% du coût réel du service. La FSU souscrit à cette initiative.

En tous les cas, s'agissant de transport scolaire, il n'est pas acceptable de faire payer aux familles le fait qu'elles n'habitent pas à proximité de l'établissement scolaire de leurs enfants ; dans l'immense majorité des cas elles n'ont évidemment pas eu le choix.

Éloignement par rapport aux services publics, aménagement du territoire, politiques de la ville, mais aussi rôle de l'impôt : au prisme de cette question en apparence modeste du transport scolaire, chacun mesurera qu'on touche ici à des questions aussi centrales que brûlantes actuellement pour nos concitoyens.