



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transports scolaires

Question écrite n° 3662

### Texte de la question

M. André Schneider attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur la vive préoccupation des conducteurs scolaires intermittents quant à la pérennité de leur situation professionnelle. En effet, leur recrutement ne permettra que très difficilement aux entreprises qui les emploient d'assurer dans l'avenir les services scolaires si cela doit se faire tel que cela est prévu aux conditions économiques actuelles. Seul un accompagnement économique des autorités organisatrices de transport, dans un cadre juridique qu'il appartient à l'Etat de définir, pourra éviter la cessation de nombreuses lignes scolaires et favorisera de ce fait la continuité du service public dans le cadre d'une véritable modernisation sociale (temps de travail, rémunération), tout en atténuant son surcoût. Une concertation étant actuellement engagée entre les acteurs du transport par autocar sous l'égide du ministère des transports, il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour que la modernisation des transports scolaires puisse s'opérer dans le respect de la continuité du service public et plus largement dans une conception responsable de l'intérêt général.

### Texte de la réponse

Le protocole d'accord de 1992 relatif aux contrats de travail des conducteurs scolaires intermittents a effectivement été dénoncé en janvier 2002. Des craintes s'expriment sur les effets de cette dénonciation pour l'avenir des transports scolaires. Il convient de signaler, en premier lieu, qu'un accord sur le temps de travail et sur la rémunération des conducteurs de voyageurs a été signé le 18 avril 2002 entre la CFDT et les organisations professionnelles représentatives des employeurs, l'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (UNOSTRA) et la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV). Cet accord comporte notamment des dispositions plus favorables aux salariés que le protocole d'accord de 1992. Si les surcoûts induits semblent pouvoir être maîtrisés, la mise en oeuvre du nouvel accord ne sera probablement pas neutre financièrement pour les entreprises. Cela pose la question des financements supplémentaires à générer et du cadre juridique dans lesquels ils peuvent intervenir puisque les conventions de transport scolaire ont été conclues dans le cadre du code des marchés publics et pour une durée déterminée. D'autre part, le prix fixé dans la convention constitue un élément substantiel et intangible du marché que les parties au contrat ne sont pas libres de modifier à leur gré. Il existe en revanche très souvent des formules de révision qui peuvent être utilisées. Dès lors, la question tient à la connaissance du chiffre précis des surcoûts. Une mission a été confiée au Conseil national des transports pour mettre au point les indicateurs capables de rendre compte des coûts réels du transport, afin de disposer à l'avenir de formules de calcul et de réévaluation des prix qui soient fiables. Ces travaux sont maintenant terminés après l'exploitation des questionnaires qui ont été adressés aux entreprises par l'intermédiaire de la FNTV et du Centre national routier. De plus, le Groupement des autorités organisatrices de transport (GART) et l'Assemblée des départements de France disposent désormais de tous les éléments relatifs aux dates d'expiration et aux formules de révision des contrats en cours. Ces deux séries d'éléments d'information permettront de dresser le bilan véritable de la situation et d'élaborer une grille de lecture et d'analyse des surcoûts. Les négociations peuvent donc être envisagées sur de bonnes bases dans les départements où elles sont nécessaires. Dès maintenant, les entreprises ont la

possibilité d'anticiper ces évolutions dès lors qu'elles sont amenées à passer un nouveau contrat à l'échéance du précédent. Dans de nombreux cas, les contrats en cours pourront même absorber les surcoûts générés par l'accord salarial par le jeu normal des formules de révision. Il n'y a donc pas lieu de remettre en cause les conditions de la mise en place d'un transport scolaire adéquat par les autorités qui en ont la charge. Concernant les transports touristiques, on peut se réjouir de l'effort de modernisation entrepris qui ne pourra qu'améliorer les conditions de qualité et de sécurité des prestations et contribuer ainsi à la bonne image du transport routier par autocar.

## Données clés

**Auteur :** [M. André Schneider](#)

**Circonscription :** Bas-Rhin (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 3662

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** transports et mer

**Ministère attributaire :** transports et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 30 septembre 2002, page 3340

**Réponse publiée le :** 10 mars 2003, page 1884