



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports scolaires

Question écrite n° 4458

Texte de la question

M. Alain Ferry attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur la situation des conducteurs scolaires intermittents. La pérennité de nombreux services de transport scolaire semble aujourd'hui compromise. Le protocole d'accord de 1992 relatif au contrat de travail des conducteurs scolaires intermittents a été dénoncé par les dernières organisations syndicales de salariés signataires en janvier 2002. Cette dénonciation entraînera un surcoût de 50 % pour les conducteurs à temps partiel, ne permettant pas aux entreprises d'assurer les services scolaires prévus aux conditions économiques actuelles. En effet, la rémunération de cette catégorie de personnels devrait porter sur cinquante-deux semaines et non plus sur les seules trente-cinq semaines de période scolaire. Prenant effet quinze mois après qu'elle a été signifiée, cette dénonciation n'a pas affecté la rentrée scolaire de septembre 2002. En revanche, à compter d'avril 2003, les entreprises de transport ne pourront plus assurer les services scolaires confiés à de nouveaux conducteurs, sauf à se mettre dans l'illégalité, ce qui est inacceptable. Sur ce sujet, un accord social a été signé avec les représentants des salariés le 18 avril dernier. Il permettra, sous réserve d'un accompagnement économique des autorités organisatrices, d'assurer la continuité du service public, dans le cadre d'une véritable modernisation sociale, tout en atténuant son surcoût. Mais seul cet accompagnement économique des autorités organisatrices de transport, dans un cadre juridique qu'il appartient à l'Etat de définir, évitera la cessation de nombreuses lignes scolaires. C'est l'objet de la concertation actuellement engagée entre les acteurs du transport par autocar, sous l'égide du ministère des transports. Il lui demande ce que le Gouvernement entend faire pour la concertation afin qu'elle aboutisse dans les meilleures conditions pour garantir la continuité des transports scolaires.

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 chiffrage 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. Alain Ferry](#)

Circonscription : Bas-Rhin (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4458

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 octobre 2002, page 3563

Réponse publiée le : 10 mars 2003, page 1884