



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transports scolaires

Question écrite n° 4474

### Texte de la question

M. Michel Liebgott interroge M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur l'avenir des transports scolaires. A compter du printemps 2003, les entreprises de transports scolaires ne pourront plus recourir à des conducteurs intermittents. Le surcoût de cette mesure a été évalué comme pouvant atteindre les 50 %, selon les conditions d'exploitation. Pour éviter un blocage total de la situation, un accord a été signé entre la Fédération nationale des transports de voyageurs et des représentants de salariés, permettant d'assurer la continuité du service public, dans le cadre d'une modernisation sociale réelle, mais le cadre juridique reste à définir par l'Etat. Il lui demande de préciser les intentions du Gouvernement en la matière.

### Texte de la réponse

De nombreuses questions sont posées concernant l'avenir du transport scolaire routier par autocar. Les entreprises de transports routiers ont, en effet, entrepris un effort de modernisation de la profession de conducteurs pour faire face à la pénurie de recrutement. En marge de cet effort, le protocole d'accord de 1992 relatif aux contrats de travail des conducteurs scolaires intermittents a été dénoncé par les dernières organisations syndicales de salariés signataires en janvier 2002. Des craintes s'expriment donc sur les effets de cette dénonciation. Il existe un risque de surcoût important pouvant aller jusqu'à 50 %, pour les entreprises si aucune solution alternative ne peut être mise en oeuvre avant la date de production d'effet de la dénonciation, en avril 2003. Plusieurs éléments rassurants doivent être portés à la connaissance de l'honorable parlementaire. Il convient de signaler, en premier lieu, qu'un accord social a été signé entre les représentants CFDT de salariés et la Fédération nationale du transport de voyageurs (FNTV) le 18 avril 2002 permettant d'assurer à la fois les conditions de modernisation de la profession et une solution au problème des conducteurs intermittents scolaires, sans produire des surcoûts au niveau redouté. Il n'en demeure pas moins que, si de tels surcoûts semblent pouvoir être désormais évités, la mise en oeuvre du nouvel accord ne sera pas neutre financièrement pour les entreprises. Ceci pose la question des financements supplémentaires à générer et du cadre juridique dans lesquels ils peuvent intervenir. C'est la raison pour laquelle des travaux ont été engagés très rapidement en concertation avec les services ministériels concernés, sous l'égide du ministère en charge des transports. Les conventions de transport scolaire ont été conclues dans le cadre du code des marchés publics et pour une durée déterminée. Le prix fixé dans la convention constitue un élément substantiel et intangible du marché. Les parties au contrat ne sont donc pas libres de modifier, à leur gré, le prix. Il en va en effet de la sécurité juridique des conventions et des règles de transparence de la gestion des fonds publics. Il existe en revanche des formules de révision qui peuvent être utilisées lorsqu'elles sont prévues dans la convention, ce qui est le cas de la plupart des conventions existantes. Dès lors, la question tient à la connaissance du chiffrage précis des surcoûts. Une mission a été confiée au Conseil national des transports en avril dernier, pour déterminer précisément ces surcoûts et mettre au point les indicateurs capables de rendre compte des coûts réels du transport, afin de disposer à l'avenir de formules de calculs et de réévaluation des prix qui soient fiables. Les travaux menés sous l'égide du Conseil national des transports ont bien avancé. Les enquêtes auprès des entreprises, sur la base de questionnaires mis au point conjointement entre la FNTV et le Centre national routier

sont en cours d'exploitation. De plus, le Groupement des autorités organisatrices de transport (GART) et l'Assemblée des départements de France devraient d'ici le début de l'année prochaine disposer de tous les éléments relatifs aux dates d'expiration et aux formules de révision des contrats en cours. Il sera ainsi possible de rapprocher les deux types d'information, de dresser le bilan véritable et d'identifier les problèmes sérieux qui ne pourraient être traités. Il convient de ne pas oublier que l'application du nouvel accord salarial et l'impact financier de ses mesures se feront progressivement dans le temps. Le bilan précis de la situation permettra ainsi de gérer les difficultés, par le rythme naturel de renouvellement des contrats en cours, puisque les nouveaux contrats auront pris en compte les nouveaux éléments de rémunération, ainsi que par l'utilisation des formules de révision existantes dans les contrats en cours. On constate d'ailleurs un mouvement, impulsé par la FNTV, l'Assemblée des départements de France et le GANT, d'expertise et de discussions entre les organisateurs de transport scolaire et les transporteurs qui commence à déboucher actuellement sur des solutions satisfaisantes dans le cadre des règles de droit et des dispositions contractuelles existantes.

## Données clés

**Auteur :** [M. Michel Liebgott](#)

**Circonscription :** Moselle (10<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 4474

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

## Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 14 octobre 2002, page 3532

**Réponse publiée le :** 30 décembre 2002, page 5268