



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports scolaires

Question écrite n° 5874

Texte de la question

M. Armand Jung appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer au sujet des services de transports scolaires. La pérennité de nombreux services de transports scolaires est gravement compromise, le protocole d'accord de 1992, relatif au contrat de travail des conducteurs scolaires intermittents ayant été dénoncé par les dernières organisations syndicales signataires en janvier 2002. Cette dénonciation entraînera un surcoût de 50 % du recrutement des 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 52 semaines et non plus sur les seules 35 semaines de période scolaire. Prenant effet 15 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 qu'aucune entreprise ni autorité organisatrice ne peut envisager. C'est cette urgence que la Fédération nationale des transports de voyageurs tient à souligner en s'adressant aux parlementaires. Ce cri d'alarme ne doit pas rester sans suite, car une solution existe bien : un accord social a été signé avec les représentants des salariés le 18 avril 2002. 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 (temps de travail, rémunération), 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 de son ministère. A quelques mois des premières graves difficultés, il est urgent que tous les acteurs, chacun selon sa responsabilité, soient conscients des enjeux et s'attachent à faire en sorte que la concertation aboutisse dans les meilleures conditions pour garantir la continuité des transports scolaires. En conséquence, il lui demande si les orientations de la politique sociale envisagée par le Gouvernement (stimulation de la négociation sociale, revalorisation des rémunérations minimales, réduction des charges patronales) faciliteraient la mise en oeuvre de cette modernisation d'intérêt général et dans quel laps de temps.

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. Armand Jung](#)

Circonscription : Bas-Rhin (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 5874

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 4 novembre 2002, page 3940

Réponse publiée le : 30 décembre 2002, page 5268