



**Réussir le transfert à la Région  
de la compétence transports  
scolaires et interurbains**



# 4

## LES TRANSFERTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

- 5- Quelques caractéristiques du transport par autocar en France
- 5- Quelques chiffres du transport routier de voyageurs en France
- 6- Émissions globales de GES selon les modes de transport de voyageur



# 13

## RÉUSSIR LE TRANSFERT DE LA COMPÉTENCE TRANSPORTS : LES PROPOSITIONS DU CESER

- 14- La gouvernance
- 17- La sécurité
- 19- Les enjeux environnementaux
- 21- Le maillage territorial et la solidarité des territoires
- 23- Promouvoir et renforcer l'attractivité des transports en commun
- 24- Le financement des transports scolaires
- 27- Les questions sociales : le métier de conducteur de car scolaire



# 8

## LES CHANGEMENTS APPORTÉS PAR LA LOI "NOTRe" EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

- 9- Les choix du Conseil régional BFC
- 10- Une année pour préparer le transfert
- 11- L'évaluation des charges et des ressources transférées et les CLECRT
- 12- Année 2017 : transfert des compétences du transport routier interurbain et des transports scolaires à la Région BFC

Différents éléments montrent la pertinence d'engager une réflexion sur les conditions de la réussite du transfert de compétence à la Région des transports interurbains et scolaires dans un contexte d'essor des différentes mobilités et de l'intermodalité :

- Contexte national : plusieurs évolutions législatives récentes impactent l'exercice des compétences en matière de transports et l'articulation des différentes mobilités. Ainsi la loi Notre du 7 août 2015 prévoit notamment le transfert de la compétence transports interurbains et scolaires aux Régions.

Le droit au transport pour tous a été affirmé par la loi LOTI, loi d'orientation des transports intérieurs, pour la première fois en 1982.

- Contexte régional : dans son BP 2016, le Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté a fait le choix « d'assurer en plein exercice la compétence transport régulier à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 et scolaire à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2017 », de « créer un réseau de transport régional unique, quelles que soient les catégories d'usagers transportés et les types de transports utilisés avec l'extension de l'offre Mobigo à la région BFC ». À cela s'ajoute le renouvellement de la Convention TER au 1/1/2018 qui lie SNCF et Région pour le transport ferré régional de voyageurs. La réflexion prendra également en compte l'élaboration du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SDRADDET).

- Travaux antérieurs des deux CESER sur les nouvelles formes de mobilités : la réflexion du CESER BFC s'inscrit dans la suite de précédents travaux sur l'intermodalité et l'essor des nouvelles mobilités : « *Covoiturage et nouvelles mobilités* » du CESER Bourgogne en 2015, et pour le CESER Franche-Comté « *Une carte unique pour faciliter les déplacements* » (2013) et « *Relever le défi du numérique* » en 2015.

La prise en compte des dimensions sociales, économiques et environnementales de cette nouvelle compétence, y compris en recherchant leurs cohérences croisées, est un des axes structurants de ce travail.

La réflexion s'articule principalement autour des problématiques suivantes :

- **Comment ce transfert de compétence intégral décidé par le Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté se mettra-t-il en place et comment s'inscrit-il dans un service public de mobilités à l'échelle de la région ?**

- **Quelles conditions réunir pour que les transferts de compétences se déroulent le plus efficacement possible afin de satisfaire au mieux les besoins de mobilité avec des systèmes de transport appropriés ?**

- **Quelles articulations et complémentarités entre les différents modes de transports à l'échelle de la région : réseau TER ferré, lignes routières régionales, transports scolaires et interurbains, autocars, nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage), accessibilité ?**

**Ce premier travail, présenté ici avec l'identification de propositions regroupées autour de 7 thématiques, ouvre la voie vers une réflexion ultérieure** centrée sur la question « *comment soutenir les solutions alternatives et progresser significativement vers une mobilité moins carbonée, utilisant davantage de ressources renouvelables des territoires et favorisant l'innovation ?* ».

Cette réflexion a été conduite par la commission Mobilités-Énergie présidée par André Fourcade et Michel Lenzi, son rapporteur étant Pascal Blain.

Cet avis a été adopté à l'unanimité des suffrages exprimés (83 pour, 43 abstentions) lors de la séance plénière du 28 mars 2017.

La prise en compte des dimensions sociales, économiques et environnementales de cette nouvelle compétence, y compris en recherchant leurs cohérences croisées, est un des axes structurants de ce travail.



# LES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

## QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DU TRANSPORT PAR AUTOCAR EN FRANCE

### Avant 2015

Historiquement, en France, deux principaux types de voyages s'effectuent en autocar (1) :

- **Le transport régulier de voyageurs** (lignes régulières périurbaines et interurbaines, services scolaires). Les transports scolaires et la desserte de secteurs périurbains ou ruraux constituent l'essentiel de cette activité. Les trajets, horaires ainsi que les prix de ces trajets sont fixés à l'avance et déposés auprès des autorités locales compétentes ;
- **Le transport occasionnel et touristique de voyageurs** (voyages scolaires, sorties périscolaires, circuits touristiques...). Il répond à des besoins ponctuels du public. Les agences de voyages, les associations, les clubs et les entreprises en sont les principaux usagers.

Au sein des autocars, selon le Service de l'observation et des statistiques (SOeS) du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, en 2013, **42 % des véhicules-kilomètres parcourus concernent le service scolaire ou périscolaire, 36 % les services interurbains**, 11,2 % le service touristique national, 4,2 % le service touristique international, 4 % le transport de personnel, 1,5 % le service à la demande et 1 % le transport aéroportuaire.

### La libéralisation du transport par car : la loi « Macron » du 6 août 2015

Le transport par autocar était fortement régulé en France avant 2015, surtout pour la longue distance. Avec la loi 2015-990 du 6 août 2015 dite « loi Macron », le transport par autocar est **complètement libéralisé pour les trajets de plus de 100 km**, devenant ainsi un mode de transport à part entière sur les liaisons régulières en interurbain.

### Le rôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (2) (Arafer)

L'Arafer est une autorité publique indépendante créée en 2009 sous le nom d'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) pour accompagner l'ouverture à la concurrence du marché de transport ferroviaire. Ses missions ont été étendues en 2015, puis en 2016, au tunnel sous la Manche, **au transport interurbain par autocar** et aux autoroutes sous concession, faisant de l'Arafer **un régulateur de transport multimodal**.

**Pour les liaisons de moins de 100 km par autocar (3)**, la loi prévoit la possibilité pour une Autorité organisatrice de transport (AOT) de saisir l'Arafer afin de limiter ou d'interdire un projet de desserte qui porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public existant (TER, trains d'équilibre du territoire, lignes départementales). L'Arafer évalue l'impact de la nouvelle liaison par autocar sur les services de transport public conventionnés et formule un avis conforme (juridiquement contraignant) sur les projets d'interdiction ou de limitation envisagés par les AOT.

## QUELQUES CHIFFRES DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS EN FRANCE (4)

- **1 = 30 : Un autocar, c'est en moyenne 30 véhicules individuels de moins sur la route.**
- **3 759 entreprises au 31 décembre 2014, représentatives** du tissu économique de la Profession (artisans, PME, groupes).

(1) Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable - Études & documents n°145 Mai 2016.

(2) [www.arafer.fr](http://www.arafer.fr)

(3) Source : <http://www.arafer.fr/les-autocars/la-regulation-des-liaisons-autocar/>

(4) Source : Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) <http://www.fntv.fr/transport-par-autocar/chiffres-cles/les-chiffres-cles-de-l-autocar-et>

- 98 855 salariés en 2014, dont 85 % de conducteurs.
- 23 700 salariées dont 19 900 conductrices en 2014.
- 66 000 c'est le nombre d'autocars composant le parc français au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

[Source : Chiffres & Statistiques, Commissariat général au développement durable, août 2015]

- 2 milliards c'est environ le nombre de kilomètres parcourus en 2014.

[Source : Chiffres & Statistiques, Commissariat général au développement durable, août 2015]

- 6,4 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2013 pour l'activité transport routier régulier et occasionnel par autocar.

[Source : données Esane 2013]

- 40,8 milliards de voyageurs-kilomètres en autocar en 2014.

[Source : Les Comptes des transports en 2014, publication juillet 2015]

- 2,1 millions d'élèves sont transportés par jour pour se rendre dans leur établissement scolaire.

[Source : CEREMA – ANATEEP 2015]



- 56 % des véhicules se situent en norme Euro 4 ou mieux.
- 35 % du parc des autocars a moins de 5 ans.
- En 2015, l'âge moyen du parc d'autocars en service est de 8 ans.

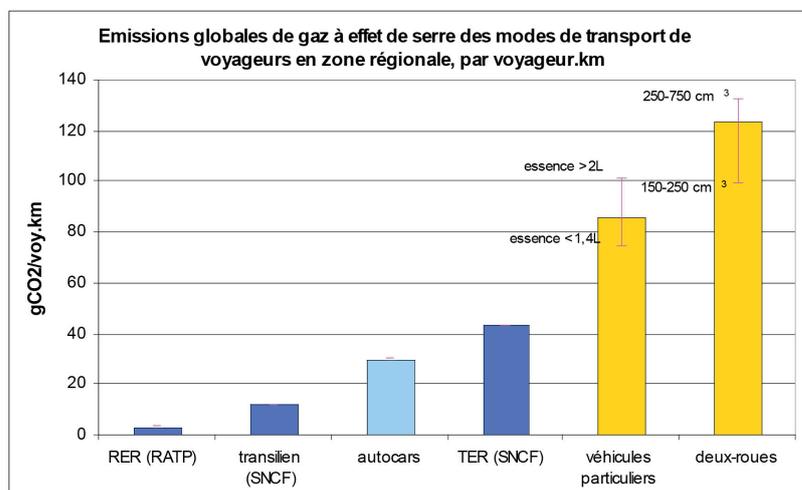
[Source : L'essentiel de la FNTV - Rapport OPTL 2015]

## ÉMISSIONS GLOBALES DE GES SELON LES MODES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

L'efficacité énergétique moyenne par voyageur transporté des autocars, en zone régionale, est meilleure que celle des autres modes, le taux d'occupation moyen observé en France en 2005 étant très élevé (environ 66 %). En effet, le transport par autocars au niveau régional correspond à une offre de service différente de celle offerte par les transports publics. Les deux roues motorisés, qui présentaient une bonne performance au niveau urbain, ont une performance énergétique dégradée au niveau régional. Les véhicules particuliers sont ainsi plus efficaces que les deux roues motorisés à cette échelle géographique.

Il faut cependant noter que « Les émissions de CO<sub>2</sub> associées au transport par autocars sont extrêmement corrélées au taux d'occupation. En cas de taux d'occupation réduit, l'autocar devient moins performant que le TER, moyen, les émissions pouvant même être comparables à celles des véhicules particuliers » (5).

(5) Source : Efficacité énergétique et environnementale des modes de transport, Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par DELOITTE – janvier 2008 (page 14) - téléchargeable sur le site de l'ADEME <http://www.ademe.fr/efficacite-energetique-environnementale-modes-transport>



Grphe 6 : émissions de GES globales des modes de transports à l'échelle régionale

[Source : Efficacité énergétique et environnementale des modes de transport (étude réalisée pour le compte de l'ADEME par DELOITTE)]

## COMPARAISON DES COÛTS DES DIFFÉRENTS MODES RÉGIONAUX DE TRANSPORT DE VOYAGEURS (6)

Lors de leur audition par la commission Mobilités-Énergie du CESER, le 30 septembre 2016, les représentants de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) ont souligné le rôle que le transport en autocar peut jouer, en complément des autres transports en commun.



**• ECONOMIQUE**

en c€/pass.km	Route		Fer	Autocar
	VP	VP covoiturage	TER	régional
<b>Coûts externes</b>	5,3	3,6	1,9	1,3
Environnement	1,6	1,0	1,7	1,0
dont CO2	0,3	0,2	0,3	0,1
dont pollution locale	0,7	0,5	0,5	0,8
dont bruit	0,5	0,3	0,8	0,1
Insécurité	3,8	2,5	0,2	0,3
<b>Coût marchand</b>	13,9	9,3	46,5	9,6
Coûts d'infrastructure	3,1	2,0	19,0	1,2
Coût de fourniture du service	10,8	7,2	27,5	8,4
<b>Coût du temps</b>	22,9	27,3	34,4	38,2
<b>Total</b>	<b>42,2</b>	<b>40,1</b>	<b>82,8</b>	<b>49,1</b>
<b>Total hors coût du temps</b>	<b>19,2</b>	<b>12,8</b>	<b>48,4</b>	<b>10,9</b>

Dans son avis du 27 février 2014, l'autorité de la concurrence rappelle que le coût d'exploitation du TER ferré est 3 fois supérieur à celui de l'autocar.

Le transport par autocar offre une alternative modale à un coût raisonnable car ne nécessitant pas d'investissement lourd dans les infrastructures et utilisant des matériels roulants facilement déployables.

Le faible coût de mise en œuvre de l'autocar ainsi que son rendement écologique en font un complément indispensable des autres modes de transport collectif, face à la voiture individuelle.

**Comparaison des coûts des modes régionaux**  
Présentation février 2016, ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie  
« éléments d'évaluation socio économique et environnementale du transport par autocar »

[Source : Audition FNTV du 30 septembre 2016.]

(6) Source : audition de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV).

# LES CHANGEMENTS APPORTÉS PAR LA LOI « NOTRe » EN MATIÈRE DE TRANSPORTS



En matière de transports, la loi du 7 août 2015 dite « NOTRe », portant nouvelle organisation territoriale de la République, dispose entre autres que :

- La compétence « transports scolaires » des Départements est transférée aux Régions à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2017.
- Les Régions auront la possibilité de déléguer cette nouvelle compétence à des autorités organisatrices de second rang.
- La compétence des transports routiers interurbains, également à la charge des départements, sera également transférée, mais dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017.
- Le transport adapté des élèves en situation de handicap reste à la charge des départements.

## LES CHOIX DU CONSEIL RÉGIONAL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

**Avec la loi NOTRe, la Région est la seule autorité organisatrice de transports interurbains** quelle que soit sa nature (organisé par ligne ou à la demande) et quels que soient les publics transportés (scolaires ou autres) hormis les personnes relevant d'un handicap, compétence relevant toujours du Département.

### Exercer directement et intégralement les compétences transférées, aux dates prévues par la loi

Le transfert s'opérera aux dates légales, à savoir le 1<sup>er</sup> janvier 2017 pour les transports interurbains et le 1<sup>er</sup> septembre 2017 pour les transports scolaires. Ce transfert de compétences sera assuré sur la base des règlements des transports scolaires en vigueur dans chacun des Départements et sans modification des réseaux de transport public départementaux : lignes, tarification... Les services existants dans les Départements seront ainsi poursuivis à l'identique.

### La gratuité du transport scolaire

Pour le transport scolaire le choix de l'Exécutif est de tendre, à la fin du présent mandat, « **vers un service identique à caractéristiques comparables de territoire et en assurant la gratuité, hors frais de dossiers, là où la Région exerce la compétence** » (7).

### À terme, rendre cohérents les différents modes de transport afin de faciliter les déplacements de l'utilisateur

La Région aura à charge de définir d'ici septembre 2019, le **Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires**, le « SRADDET » qui a vocation à remplacer les anciens schémas sectoriels comme le Schéma régional de l'intermodalité (SRI) ou le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT). Le SRADDET revêt un caractère prescriptif et contraignant.

**Le choix de l'Exécutif est de rendre, à terme, toute cette organisation transparente pour l'utilisateur** qui, pour se rendre d'un point A à un point B, pourra utiliser plusieurs moyens de transport avec un titre unique à un tarif facilement identifiable ; **et pour le transport scolaire, tendre, à la fin du présent mandat, vers un service identique à caractéristiques comparables de territoire.**

### La territorialisation des politiques régionales

L'objectif est de maintenir une gestion au plus près des territoires concernés et de poser la première pierre d'une territorialisation de certaines politiques régionales au sein de la Région Bourgogne-Franche-Comté. **Les personnels transférés à la**



#### En Bourgogne Franche-Comté

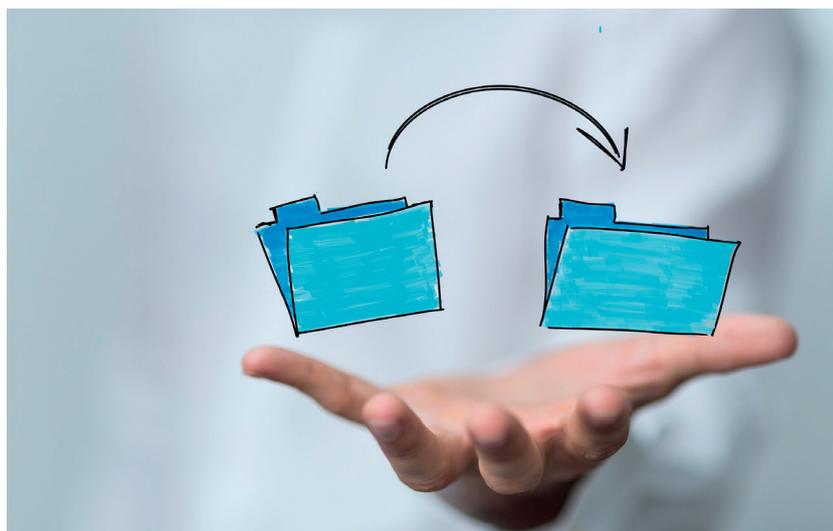
- 3 070 circuits pour assurer la desserte fine des établissements et des territoires.
- 155 000 enfants déplacés en période scolaire.
- 4 562 salariés du Transport Routier de Voyageurs régional en BFC, au 1<sup>er</sup> janvier 2016.
- 3 740 autocars immatriculés sur la grande Région.

[source FNTV BFC]

(7) Source : rapport 4-6 du CRBFC: point d'avancement du transfert de la compétence transport des Départements à la Région (14 octobre 2016).

**Région restent dans les villes préfecture des Départements** et, pendant une période restant à définir, dans les locaux des Départements (sauf Dijon et Besançon où les personnels intégreront les locaux régionaux).

## UNE ANNÉE POUR PRÉPARER LE TRANSFERT



### En 2016, de multiples instances de concertation Région/Départements

Un travail est mené avec les 8 départements pour garantir la continuité et la qualité du service actuellement proposée (8) :

**1- Les rencontres entre la présidente du Conseil régional et chaque président de Conseil départemental** entre février et avril 2016 ont posé le cadre général de travail. À cette occasion, la Région a notamment exprimé sa volonté d'exercer directement la compétence, en s'appuyant sur les services départementaux transférés qui resteront dans chaque ville préfecture.

**2- Les premières rencontres techniques avec les Départements** engagées dès fin 2015. Un questionnaire formalisé par l'ARF a été envoyé à l'ensemble des Départements de Bourgogne-Franche-Comté. Les premières réunions techniques ont eu lieu en mars 2016 et, en parallèle, des groupes de travail techniques thématiques avec certains Départements se sont mis en place dès mai 2016.

**3- L'accompagnement de la Région par une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage** relative au transfert de la compétence à la Région des transports réguliers interurbains et des transports scolaires des Départements (et assistance à la Région dans la reprise en direct des services réguliers routiers TER).

**4- La mise en place d'un comité de pilotage entre les Directeurs Généraux des Services** de la Région et des Départements à compter de mai 2016.

**5- Les rencontres techniques entre les services de la Région, des Départements et l'AMO** à partir de juillet 2016 pour recueillir les éléments financiers et juridiques afin de préparer les Commissions locales pour l'évaluation des charges et des ressources transférées (CLECRT) et faire l'état des lieux de l'exercice de la compétence dans chaque Département.

Au 31 décembre 2016, l'ensemble des négociations ont abouti à un accord entre les parties.

(8) Rapport 4-6 du CRBFC : point d'avancement du transfert de la compétence transport des Départements à la Région (14 octobre 2016) et Avis du CESER BFC sur le rapport 4-6 (rapporteur Pascal Blain).

## L'ÉVALUATION DES CHARGES ET DES RESSOURCES TRANSFÉRÉES ET LES CLECRT

Les charges afférentes aux compétences transport transférées (interurbain et scolaire) doivent faire l'objet d'une **évaluation des charges transférées**, sur la base des coûts historiques. Dans un même temps, la Région percevra, en lieu et place des 8 Départements, une part plus importante de la Cotisation sur la valeur ajoutée (9) (CVAE) et reversera à chacun des 8 départements une compensation, déduction faite des charges transférées.



La loi NOTRe prévoit la mise en place de CLECRT dans chaque Département. Ces dernières, sous l'égide du président de la Chambre régionale des Comptes, **doivent rendre un avis consultatif sur l'évaluation préalable des charges et sur les modalités de leur compensation.**

	Départements	Montant
<b>Charges annuelles du transport scolaire et interurbain</b>	Côte d'Or	30 775 266
	Doubs	23 492 835
	Jura	21 977 000
	Nièvre	13 829 411
	Haute-Saône	18 119 021
	Saône-et-Loire	25 131 496
	Yonne	18 410 837
	Territoire-de-Belfort	3 232 305
	<b>TOTAL</b>	<b>154 968 171</b>

[Source : Conseil régional BFC, délibération du 16 décembre 2016 (Rapport 4-5 bis).  
 Arrêté préfectoral du préfet de Haute-Saône, publié le 5 janvier 2017 au recueil des actes administratifs N°70-2017-003 ]

### Le Département de la Haute-Saône

Pour la Haute-Saône, la CLECRT réunie à trois reprises entre septembre et novembre 2016 n'a pas permis d'arriver à un accord sur les charges à transférer. Dans ce cas, comme le prévoit la loi NOTRe, le préfet de Haute-Saône a pris un arrêté qui détermine un montant prenant en compte les charges nettes des trois dernières années en section de fonctionnement et des 7 dernières années pour l'investissement (10). L'arrêté préfectoral a fixé le montant des charges nettes transférées à 18 119 021 euros.

(9) CVAE : La cotisation sur la valeur ajoutée est l'une des deux composantes de la contribution économique territoriale (CET). Elle est due par les entreprises et est affectée aux collectivités territoriales : les communes et leurs groupements, les départements et les régions.

(10) Arrêté préfectoral 70-2016-12-30-003 constatant le montant des charges liées au transfert de la compétence transport **du département de Haute-Saône** à la région Bourgogne-Franche-Comté (publié le 5 janvier 2017 au recueil des actes administratifs N° 70-2017-003).

(11) Source : site internet Conseil régional BFC.

## ANNÉE 2017 : TRANSFERT DES COMPÉTENCES DU TRANSPORT ROUTIER INTERURBAIN ET DES TRANSPORTS SCOLAIRES À LA RÉGION BOURGOGNE- FRANCHE-COMTÉ (11)



Suite à la loi NOTRe, la Région Bourgogne-Franche-Comté est désormais l'autorité organisatrice des transports ferroviaires et routiers par le transfert de la compétence transport des Départements :

- Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la Région assure l'organisation du transport routier non-urbain des départements de la Côte-d'Or, la Nièvre, la Haute-Saône et la Saône-et-Loire, tant pour les lignes régulières que pour le transport à la demande.
- Puis, le 1<sup>er</sup> septembre 2017 aura lieu le transfert des transports scolaires de l'ensemble des départements (hors Territoire-de-Belfort), hormis les élèves relevant d'un handicap qui restent pris en charge par les départements. Le transport routier non-urbain des départements du Doubs, du Jura et de l'Yonne sera transféré à la Région le 1<sup>er</sup> septembre également.



# RÉUSSIR LE TRANSFERT DE LA COMPÉTENCE TRANSPORTS : LES PROPOSITIONS DU CESER



**Quels changements pour l'usager ?** Au 1<sup>er</sup> janvier et durant l'année 2017, la **continuité du service sera assurée pour les usagers** qui pourront continuer à emprunter les réseaux de transport existant sans changement de tarif.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017 le transfert administratif et politique a été acté, mais la Région a repris le système de transport sans aucune modification.

Au 1<sup>er</sup> janvier et durant l'année 2017, la **continuité du service sera assurée pour les usagers** qui pourront continuer à emprunter les réseaux de transport existant sans changement de tarif.

C'est au cours du mandat régional actuel que la Région va progressivement mettre en place sa propre politique de transport et de mobilité et modifier les services de transport actuels.



**La politique de transport est au service des habitants et des territoires, et pour le transport scolaire au service de la politique éducative** en contribuant à l'égalité des chances et à la réussite scolaire des jeunes Bourguignons et Frانس-Comtois. Il a notamment pour mission de faciliter l'accès à l'école pour tous, jeunes en particulier, en milieu d'habitat diffus.

Le transport scolaire est d'abord un outil au service de la réussite scolaire des jeunes et de la politique éducative mise en œuvre pour atteindre cet objectif. Son organisation et son efficacité doivent être évaluées par rapport à ce critère.

Le transfert de compétence à la Région des transports interurbains et scolaires présente de multiples facettes : la desserte fine des établissements et des territoires (3 070 circuits, 155 000 élèves), un budget considérable (enjeu financier de l'ordre de 150 à 160 M€ de transfert de financement), un grand nombre et une grande diversité d'acteurs concernés (transporteurs, salariés, collectivités, agents à transférer, établissements scolaires...).

## Les enjeux identifiés (12) par le CESER

### La complexité du réel et des défis sociétaux

- Passer de la diversité des 8 gestions départementales à une AOT régionale pleinement reconnue, avec un système bien coordonné de transport en commun conjuguant politique tarifaire (gratuité pour les transports scolaires), desserte, intermodalité, marketing en lien avec les différents partenaires.
- Permettre une plus grande cohérence des mobilités à l'échelle du territoire régional en mettant en avant les besoins et l'intérêt des usagers.
- Éviter le risque d'une « perte de proximité », ne laisser aucun territoire « isolé », mettre en valeur la charnière principale de l'intermodalité : le TER.
- Envisager le billet unique comme un moyen d'accéder à un panel de services pour utiliser les différents modes de transport rendant ainsi plus lisible et attractif le recours aux transports collectifs.
- Progresser significativement vers une mobilité moins carbonée dans le cadre de la transition énergétique et d'une approche transversale.
- Prendre en compte l'impact du numérique, des nouveaux modes de déplacement liés aux mobilités.
- Élargir la centrale MOBIGO à l'échelle de la région Bourgogne-Franche-Comté.

## LA GOUVERNANCE

La loi Notre ouvre la possibilité aux régions de « confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires aux départements ou aux communes, EPCI, syndicats mixtes, établissements d'enseignement ou associations de parents d'élèves et familiales ». **Le Conseil régional Bourgogne Franche-Comté a fait le choix « d'exercer directement les compétences transférées », sans les déléguer aux départements.**

(12) Cf. cahier des charges de l'autosaisine.

Avant le transfert fixé par la loi Notre, en France, plus de 85 % des départements s'appuyaient sur des organisateurs de proximité (SIVU, SIVOS, SITS, communautés de communes, communes...). Ainsi, sur le terrain, l'organisation et la gestion des circuits de cars scolaires sont la plupart du temps assurées par des syndicats locaux, communaux ou intercommunaux : Autorités Organisatrices de second niveau -AO2.

Ces AO2 sont animés par leurs élus locaux au contact des réalités locales, du réseau routier, des écoles, des cantines, familles...

En septembre 2017, la Région sera l'Autorité organisatrice de premier rang (AO1) des transports scolaires, aux côtés de très nombreuses autorités organisatrices locales existantes (AO2).

### Quel rôle pour le Conseil régional dans la concertation et la coordination des acteurs ?

Cette question est d'autant plus prégnante dans la phase de transition et de mise en œuvre de cette nouvelle compétence régionale.

#### La conférence des Autorités organisatrices de transport (AOT)

Avec l'adoption de la loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), **la Région est le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports.**

La Région est chargée de coordonner son action avec celle des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité dans le cadre du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Les conférences des AOT qui se réunissaient dans chacune des ex-régions Bourgogne et Franche-Comté sont à réactiver à l'échelle de la nouvelle grande région.



#### Un outil pour aller plus loin, la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP)

La CTAP créée par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles a **pour principal objectif de coordonner et de rationaliser l'action des collectivités.** Présidée par la présidente du Conseil régional, elle est notamment composée des présidents des Conseils départementaux et des EPCI de plus de 30 000 habitants. Cette conférence peut débattre et rendre des avis sur tous les sujets relatifs à l'exercice de compétences et à la conduite de politiques publiques nécessitant une coordination ou une délégation de compétences entre les collectivités territoriales et leurs groupements.

## Quelles relations avec les établissements scolaires, les familles ?

Comment instituer un dialogue avec les établissements scolaires qui doivent être conscients des répercussions que peuvent avoir des changements d'horaires des cours ? La mise en œuvre de procédures de concertation préalable permettrait d'anticiper les difficultés pratiques que peuvent rencontrer les transporteurs pour assurer le transport des élèves quand les horaires de début ou de fin des cours sont modifiés.

La concertation pourrait s'organiser sur le modèle des comités de ligne TER, en prenant en compte les bilans qu'on peut en tirer. Le transport routier est capable de s'adapter rapidement. Des « comités de ligne transports scolaires et transports interurbains », **organisés en amont de la prise de décision**, permettraient de recueillir la parole des usagers, des différents acteurs dans une instance d'information, d'échanges, d'aller et retour de la parole.

## L'intégration des personnels départementaux dans les effectifs régionaux

Le Conseil régional s'est engagé à intégrer les agents des Départements qui géraient les transports par cars et à leur proposer de continuer à travailler sur place, dans leur ville d'exercice.

Au regard du budget primitif 2017 du Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté, le transfert des compétences transports scolaires et interurbains représente 82 agents supplémentaires dans les effectifs régionaux.

## Propositions

**Le CESER préconise que la Région continue de s'appuyer localement sur le réseau des Autorités organisatrices de second niveau AO2.** Il est important, dans l'avenir, de continuer à valoriser la proximité de ces interlocuteurs avec la population qui s'appuie sur une connaissance fine du terrain, et une capacité d'écoute qui permet des initiatives et des prises de décision au plus près des réalités.

Pour le transport scolaire, tout comme pour les transports interurbains, la CTAP peut/doit devenir une instance de dialogue permettant d'adapter au mieux la politique régionale de mobilité aux différents territoires qui la composent. Les Départements, tout comme les Agglomérations, peuvent trouver là **une instance d'échanges, de concertation, notamment pour les questions de mobilité qui doivent être réfléchies à différentes échelles, en cohérence avec les réflexions de la Conférence des AOT.**

Pour le CESER, la concertation des acteurs, sur la base de méthodes adaptées, est un facteur clé de la réussite du transfert de la compétence transport à la Région. **Le CESER préconise que soient instituées des instances d'information et d'échanges, sous formes numériques ET physiques, permettant, à la fois d'apporter des explications et de recueillir la parole des usagers** (familles, établissements, entreprises de transport...).

Le CESER partage le choix du Conseil régional de maintenir sur place, dans les villes préfecture, les équipes en charge des transports. Cette solution est garante **d'une proximité avec les usagers, elle permet une meilleure réactivité appuyée sur les compétences et la connaissance du terrain.**

## LA SÉCURITÉ

**Les transports scolaires** (13), services réguliers créés pour assurer à titre principal et à l'intention des élèves la desserte des écoles et des établissements d'enseignement, **concernent chaque jour en France plus de quatre millions d'élèves dont deux millions en secteur rural**. Ils sont donc au cœur du quotidien de nombre de jeunes et de leurs familles.

**La préoccupation en matière de transport scolaire est et reste la sécurité de tous. Elle dépend de la connaissance et de l'application des règles et du comportement de chacun.**

Le « *Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires* » réalisé par Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), est un document pratique, exhaustif et actualisé pour les praticiens du transport scolaire et toutes celles et ceux qui s'intéressent à cette activité (14).

De nombreuses questions y sont traitées :

- Les éléments de sécurité des véhicules de transport en commun, (ceintures de sécurité, éthylotests antidémarrage...).
- Les prescriptions d'ordre général en relation avec la sécurité : chronotachygraphe, limitation de vitesse, nombre maximum de passagers...



- Les spécificités du transport en commun d'enfants.
- Les responsabilités et les assurances.

Un chapitre est consacré au « **conducteur partenaire de la sécurité** » : conditions générales d'exercice, durées de conduite et de repos, formation des conducteurs et formations spécifiques au transport d'enfants...

Enfin, des chapitres sont consacrés à :

- la montée et la descente des véhicules, un moment crucial du transport scolaire,
- comment sécuriser le trajet,
- l'indispensable concertation avec l'Éducation nationale.

### **Le rôle du conducteur et la présence d'accompagnateurs dans les cars**

Beaucoup de collectivités locales ont consenti des efforts pour accélérer le renouvellement du parc de véhicules obligatoirement équipés de ceintures de sécurité depuis 2015. L'équipement d'une ceinture de sécurité pour chaque enfant, qui doit voyager assis, est un préalable, mais il faut qu'elle soit effectivement bouclée par chacun des passagers (15).

(13) [securite-routiere.gouv.fr](http://securite-routiere.gouv.fr)

La Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), rattachée au ministère de l'Intérieur, élabore et met en œuvre la politique de sécurité routière et apporte son concours à l'action interministérielle dans ce domaine.

(14) <http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaître-les-règles/la-route-la-rue/transports-scolaires>

(15) Sauf pour les enfants de moins de 3 ans.

**Le rôle du conducteur est clairement défini** : il rappelle l'obligation de port de la ceinture de sécurité (qui fait l'objet d'un affichage obligatoire dans le car) **mais il n'est pas responsable en cas de non port**. Il n'assure pas la surveillance des jeunes dans le car, cela pose la question de la présence d'accompagnateur.

Il n'y a pas d'obligation légale d'accompagnement dans les cars scolaires (sauf pour le transport d'élèves handicapés qui relève toujours de la compétence des Départements). Cependant la pratique a souvent installé un accompagnement des enfants de maternelle et parfois de primaire, comme c'est, par exemple, le cas en Côte-d'Or et dans la Nièvre.

**Le rôle de l'accompagnateur dans les cars scolaires :**

- Il incite les enfants, et notamment les plus jeunes, à attacher leur ceinture de sécurité qui évite les risques de projection et d'éjection à conséquences graves en cas d'accident.
- Il améliore la sécurité du transport en permettant une conduite plus sereine du chauffeur, l'accompagnateur étant en mesure d'intervenir lors de chahuts ou d'incivilités de certains enfants. Rappelons que, si le conducteur doit constamment veiller à la sécurité des passagers que le véhicule soit en circulation ou à l'arrêt, il n'est pas responsable de l'ordre et de la discipline dans le car.



### **Le temps de trajet des enfants**

Le déplacement quotidien des enfants est source de fatigue et donc de moindre attention en classe, et de manque d'attention qui peuvent engendrer des comportements dangereux et des accidents.

*Le « Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires » recommande aux organisateurs « d'établir des services en nombre suffisant pour que la durée des déplacements des enfants (trajet proprement dit et attente) ne soit en aucun cas supérieure à 1h30 pour la journée scolaire ».*

### **Propositions**

Le CESER reconnaît une vraie utilité à la présence d'accompagnateur dans les cars scolaires. Outre le rôle actif dans la sécurité qu'il joue en incitant les élèves à effectivement boucler leur ceinture de sécurité, il est susceptible, par sa présence, de réguler certains chahuts ou incivilités des enfants.

Le CESER préconise la présence d'accompagnateurs dans les cars scolaires en fonction des besoins et spécificités de certaines lignes, dans un cadre à harmoniser à l'échelle de la grande région.

Le CESER recommande qu'une durée limite d'une demi-heure par trajet ne soit pas dépassée en Bourgogne Franche-Comté. La fermeture d'école ou la suppression de classe aggrave les difficultés dans la mise en place de circuits de cars scolaires.

## LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

La transition énergétique s'impose dans la perspective d'un développement durable à construire et pour répondre au défi du changement climatique, dont les émissions de Gaz à effet de serre (GES) sont un facteur majeur, à réduire tout en maîtrisant la consommation d'énergie et les coûts pour les consommateurs. La Loi sur la Transition Énergétique 2015, fixe des objectifs : une réduction de 40 % des émissions de Gaz à effet de serre (GES) en 2030 par rapport à 1990 et une part des énergies renouvelables à plus de 30 % de la consommation énergétique finale d'énergie en 2030. Cela suppose de combiner efficacité et sobriété.

Les transports représentent en France 32 % de la consommation finale d'énergie, et 70 % de la consommation française de pétrole pour des usages énergétiques et contribuent à 35 % des émissions de GES et 17 % des émissions primaires de particules fines sont liées au transport routier. C'est aussi un défi pour la compétitivité des entreprises, l'emploi, le développement industriel, le pouvoir d'achat des ménages et la qualité de vie.

### Une réglementation et des initiatives positives

Le transport de marchandises, de voyageurs sont concernés par une réglementation avec la mise en place en 2013 d'une information relative à la quantité de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) émise. Les pouvoirs publics et les organisations professionnelles ont élaboré une charte de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour alléger la part du poste carburant. En signant la charte, les entreprises s'engagent sur 3 ans dans un plan d'actions concrètes par la mise en œuvre d'au moins une action concernant : le véhicule, le carburant, le conducteur, l'organisation et le management.

### Aller vers une mobilité moins carbonée et moins polluante en recherchant des alternatives aux carburants fossiles



Objectif CO<sub>2</sub>  
Les transporteurs s'engagent

La prise de compétence par la Région lui donne l'opportunité d'exercer sa volonté d'être exemplaire et démonstratrice dans la transition énergétique et écologique, en particulier dans le domaine des cars. Un des enjeux est de substituer progressivement l'énergie fossile utilisée dans les transports collectifs, s'inscrivant dans l'objectif de réduire la consommation énergétique primaire des énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à l'année de référence 2012.

Si des solutions de véhicules électriques peuvent être adaptées à des trajets de courte distance principalement en zone urbaine et péri-urbaine, il est très probable que le vecteur gaz offrira le champ principal pour engager la

substitution de façon progressive. Les réseaux de gaz sont susceptibles d'accueillir du biogaz et de l'hydrogène dans une certaine proportion.

**C'est pourquoi nous faisons ci-après un zoom sur les trois composantes d'une stratégie de substitution via le gaz.**



### Peut-on combiner autocar et TER pour améliorer les conditions de transport des collégiens et lycéens ?

*L'exemple d'un cas concret de village situé proche d'une gare TER.*  
Sur la commune de Frontenay (173 habitants), les enfants peuvent emprunter le minibus pour aller à l'école publique de Domblans (39210), matin et soir avec 20 minutes de trajet journalier. La commune de Domblans (977 habitants) qui se trouve à 3 km dispose également d'une gare TER « Domblans-Voiteur » desservie par les TER de la ligne Besançon - Lons-le-Saunier.

Les collégiens et lycéens prennent deux autocars successifs pour se rendre à Lons-le-Saunier avec un trajet journalier compris entre 1h39 et 1h56.

Jusqu'à 2011, collégiens et lycéens prenaient le TER à Domblans pour se rendre à Lons-le-Saunier (départ 8h26 arrivée 8h36), avec un retour le soir (départ 17h33 arrivée 17h44), soit 21 minutes de trajet journalier en train. Le cadencement a conduit à réduire le nombre d'arrêts journaliers pour la gare Domblans-Voiteur en supprimant les horaires utiles aux scolaires.

Depuis 2011, la durée des trajets est un facteur qui conduit de plus en plus de parents à inscrire leur enfant au collège privé de Voiteur, notamment pour qu'il dorme une heure de plus chaque matin. Lors du passage au lycée certains parents envisagent l'internat alors que l'établissement est à 15 km, soit un trajet journalier de 40 minutes en voiture.

Plusieurs solutions seraient envisageables pour réduire de moitié la durée de trajet des collégiens et lycéens en utilisant la liaison TER. Le trajet du village à la gare pourrait être réalisé avec le minibus scolaire existant, ou par des transports groupés sous la responsabilité des parents.



### Comparaisons des plafonds d'émission de polluants pour le GNV (cursor8) et le gasoil (Euro6)

## ① Le Gaz naturel pour véhicules (GNV), une filière organisée

Démarrée dans les années 1990, l'histoire du GNV connaît un certain développement qui plafonne aujourd'hui et qui est freiné par la crise : 10 % du parc de bus et 13 % du parc de bennes ordures ménagères utilisent le GNV. Les effets sur la santé de la pollution des véhicules automobiles, en particulier ceux circulant au diesel sont avérés. Il est indispensable de mettre en œuvre des mesures de réduction de la pollution atmosphérique. Pour l'Association française du gaz naturel pour véhicules (AFGNV), le gaz naturel est un carburant propre, sûr et adapté à tout type de véhicules qui permettrait de réduire de 95 % les émissions de particules, 85 % les NOx et de 10 % les émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au gasoil, ainsi que 50 % de la pollution sonore. Le GNV se positionne bien au-delà des exigences de la Norme Euro 6 (applicable depuis septembre 2014).

Le grand public est à juste titre sensibilisé par les émanations particulières (particules fines) classées cancérigènes par l'Organisation mondiale de la santé. Il convient également de prendre en compte la présence à des taux très significatifs du NO<sub>2</sub> et de l'ozone, polluants atmosphériques gazeux particulièrement irritants au niveau bronchique. La présence de ces gaz irritants, couplée à la multiplicité d'autres facteurs polluants (produits ménagers et pesticides), est largement incriminée par la communauté médicale dans le doublement des pathologies asthmatiques de l'enfant au cours de ces dernières décennies.

Émissions homologuées	Émissions					
	sur cycle ETC	NOx	CO	HCNM	Particules	CH4
CURSOR 8 CNG	0,14	2,53	0,08	0,0016	0,012	
Limites Euro 4	3,5	4	0,55	0,03	1,1	
Limites Euro 5	2	4	0,55	0,03	1,1	
Limites EEV	2	3	0,4	0,02	0,6	
Limites Euro 6	0,4	4	0,16	0,01	0,5	

CO désigne le monoxyde de carbone, les HCNM sont des hydrocarbures non méthaniques. Les NOx sont des oxydes d'azote principalement produits par la combustion des combustibles fossiles. Ils regroupent essentiellement deux types de molécules polluantes : le monoxyde d'azote (NO), le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).



### Parc des véhicules GNV en France à fin 2015

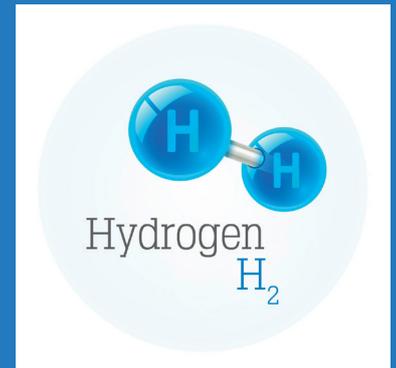
Bus	2 689
Cars	34
Poids lourds	275
Bennes ordures ménagères	1 122
Véhicules utilitaires légers	6 952
Véhicules légers	2 065
Autres	618
<b>Total</b>	<b>13 755</b>

## ② La méthanisation, une source renouvelable de GNV

Le bio méthane, gaz épuré, issu de la méthanisation des déchets fermentescibles et le gaz naturel sont utilisés indifféremment dans les véhicules GNV. La valorisation du bio méthane en carburant présente le meilleur bilan en Gaz à effet de serre (GES). L'Agence française de l'environnement et la maîtrise de l'énergie (ADEME) prévoit qu'à l'horizon 2050 le gaz fournira 45 % de l'énergie consommée dans les transports en France dont une bonne partie issue du bio méthane.

La méthanisation est un procédé qui convertit des matières organiques en méthane (CH<sub>4</sub>)

- des sous-produits de l'activité agricole : fumier, lisier, paille...
- des déchets non-agricoles : ordures ménagères, gazons, résidus d'industrie agro-alimentaire...
- des productions agricoles dédiées : maïs, cultures intermédiaires, etc. Nous ne sommes pas favorables à cette dernière catégorie car, comme les agro-carburants, elle concurrence les cultures destinées à l'alimentation.



## ③ L'hydrogène, un défi pour l'avenir

Ce gaz n'est pas une ressource en énergie primaire : Il est produit par exemple par l'électrolyse de l'eau, mais peut aussi être le sous-produit d'une activité industrielle comme à l'usine Solvay de Tavaux. Cette production nécessite une consommation d'énergie qui ne doit pas être par elle-même émettrice de GES, comme l'électricité d'origine éolienne ou solaire.

Le projet HyTrac réunit les chercheurs et ingénieurs comtois aux côtés d'industriels de la filière transport. Il développe une chaîne de traction hydrogène totalement décarbonée pour les camions, bus avec des premières réalisations par exemple MobilHyTest et MobyPost, tous deux affectés à la distribution du courrier postal. L'Université de Technologie de Belfort-Montbéliard (UTBM) accueille aussi sur le site Techn'hom à Belfort une plateforme pile à combustible (PAC).

## Propositions

La politique de transport scolaire régionale peut et doit s'inscrire dans la politique régionale de défense de l'environnement. Un quadruple objectif peut être retenu :

- réduction des émissions régionales tant en CO<sub>2</sub> qu'en particules fines,
- valorisation des atouts régionaux : utilisation du bio méthane issu du traitement des déchets et accélération du recours à l'hydrogène,
- recours prioritaire aux motorisations peu ou pas polluantes (électrique et hybride),
- valorisation des comportements citoyens (conduite écoresponsable).

### Le CESER propose :

#### D'intégrer dans les appels d'offres de la Région la nécessité de réduction d'émissions polluantes et de CO<sub>2</sub>.

L'appel d'offre doit être l'occasion de donner un signal clair aux opérateurs. A minima, la collectivité demandera un engagement au travers de la charte « Objectif CO<sub>2</sub> ». Le changement du parc de véhicules pour aller vers une flotte au GNV pourrait être négocié avec les agglomérations qui feraient simultanément ce même pas vers le GNV.

#### De mieux remplir les véhicules (mixité des usagers)

La fusion des lignes scolaires et urbaines permet aux usagers d'emprunter les lignes scolaires, et aux élèves, de monter dans les bus des lignes urbaines. Cette mixité aurait l'avantage de doubler les dessertes le matin et le soir et pour les écoliers de pouvoir éventuellement rentrer chez eux le midi.

#### De promouvoir l'éco-conduite, moduler la vitesse et favoriser la fluidification du trafic routier

L'éco-conduite est l'un des facteurs de réduction de la consommation de carburant, et donc des émissions, les plus rapides à mettre en œuvre. En respectant quelques règles simples (passer la vitesse supérieure dès que possible, maintenir une allure constante, anticiper le trafic, décélérer progressivement, vérifier régulièrement la pression des pneus), les économies de carburant peuvent atteindre 15 %. Des systèmes embarqués intelligents d'aide à la conduite automobile peuvent aider le conducteur dans sa recherche d'une conduite « optimale » associant sécurité et économies d'énergies.

## LE MAILLAGE TERRITORIAL ET LA SOLIDARITÉ DES TERRITOIRES

### Renforcer les solidarités et réduire les inégalités territoriales, augmenter l'attractivité des territoires en difficulté

Tout le monde n'a pas accès aux mêmes offres de mobilité. Au terme du mandat, une réponse aux besoins, mais également un renforcement des solidarités entre les territoires, doivent être visés afin que chaque territoire soit doté d'une offre de service public de transports collectifs.

Le développement des technologies numériques impacte les services et les offres de transport. À côté des attentes traditionnelles des usagers qui ne changent pas (respect des horaires, qualité de service, fréquence, régularité...), des demandes ou exigences nouvelles apparaissent (Wi-Fi, climatisation, transports de cycles...). **Dans ce contexte de nouvelles mobilités, le numérique doit être un outil, une opportunité à saisir** et non pas une évolution subie et non maîtrisée dans ses conséquences où les géants d'internet (Google, Uber...) deviennent des acteurs à part entière des mobilités. Le risque est qu'ils captent à leur profit la relation avec l'utilisateur et qu'à terme, ils orientent celui-ci vers des choix de transports qui ne soient pas nécessairement ceux de la Région.



### Alertes SMS | Le Grand Dole

Certaines lignes du réseau du Grand Dole fonctionnent « à la demande » : un usager peut réserver un trajet (par téléphone, par internet ou à l'agence commerciale).

Il suffit qu'une personne réserve à un arrêt de la ligne pour déclencher la totalité de cette ligne. L'ensemble des usagers, qui se sont préalablement inscrits pour être destinataires des informations relatives à ces lignes, sont alors prévenus, individuellement et en temps réel, par SMS de l'ouverture de la ligne.

<http://reseau-tgd.fr/Pratique/Transport-a-la-Demande/Les-services-concernes/Lignes-sur-reservation>



### **Covoiturer avec un agent du Parc naturel régional du Morvan**

[www.parcumorvan.org](http://www.parcumorvan.org)

**Un objectif : faire profiter les habitants du Morvan des opportunités de transport qui peuvent parfois correspondre à des besoins ponctuels.**

Dès février 2016, le Parc naturel régional du Morvan a ouvert au covoiturage les déplacements professionnels réalisés par les agents du Parc avec les véhicules de service.

Disposant d'une flotte de 10 véhicules et parcourant près de 250 000 km par an sur le Morvan, les agents du Parc réalisent la plupart de ces trajets seuls.

**Dans un contexte de mobilité rurale difficile liée à un fort éparpillement de l'habitat, une irrégularité des besoins et des horaires, et une absence de solution de transport, le Parc a souhaité expérimenter une solution simple et facile à mettre en place.**

Pour en profiter, il suffit de consulter sur le site internet Mobigo (<http://www.covoiturage.mobigo-bourgogne.com>) les offres disponibles sur le trajet qui vous intéresse et de contacter la personne qui propose ce trajet par l'intermédiaire de la plateforme Mobigo.

Les déplacements domicile/travail, domicile/étude augmentent. Les moyens de transport y répondent mais ne peuvent se concevoir que dans une chaîne de continuité. Les gares ont un ancrage territorial identifiable et connu de tous les habitants d'un territoire. Outre leur rôle essentiel dans l'accueil des usagers des transports, les gares peuvent être des lieux de vie offrant des services variés : espaces de travail partagés, crèches... Le maillage ferroviaire articulé avec des TER doit rester un maillon essentiel ; là où les trains ne vont pas, des circuits de car adaptés, le covoiturage, l'autopartage en milieu rural, le transport à la demande sont à développer. Cela passe par la réalisation d'aménagements (par exemple des parkings relais, aires de covoiturage) en faveur des transports en commun qui ne pénalisent pas la sécurité des personnes et la circulation automobile.

La mise en place d'une offre de transport moins onéreuse peut être envisagée, sur des zones très peu fréquentées, avec par exemple le transport à la demande. Le risque d'enclavement, de ré-enclavement doit être pris en compte. La mise au point d'un maillage affiné entre différents territoires, celle d'une tarification simplifiée et du recours au cadencement, le développement des dessertes touristiques avec des transports collectifs (avec pour exemple le Train des Hirondelles qui allie déplacement, tourisme et culture) sont à prendre en compte.

Cette prise de compétence transports par la Région et les nouveaux usages doivent également permettre de renforcer l'attractivité économique.

### **Le nombre et la cohérence des circuits**

En s'appuyant sur la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, cette cohérence doit être conçue comme un service public de proximité ouvert à tous les publics avec un travail de refonte des horaires et une recherche de correspondances avec le TER et les bus urbains.

La mise en synergie des cars scolaires et du TER permet sans doute de réduire le temps de parcours domicile-établissement scolaire. Il s'agirait d'organiser un « rabattement en étoile » vers un point central, en lieu et place d'un circuit linéaire desservant une multitude de communes rurales.

En différents lieux, en milieu urbain comme rural, une partie de la solution peut passer par l'auto-organisation des familles : le système Pedibus en milieu urbain est une réponse à l'accompagnement des élèves se rendant à l'école ; en milieu peu dense, là où il apparaît difficile de mettre en place un service de transport, une organisation spontanée de voisinage se met souvent en place. Offrir un cadre légal, par exemple couvrant la responsabilité individuelle relative au transport de personnes dans un véhicule personnel, comme cela existe pour l'acheminement des jeunes sportifs aux clubs de foot, permettrait d'améliorer les conditions d'exercice de cette forme d'auto-organisation.

### **Un système de transport scolaire ludique, respectueux de l'environnement et parfaitement adapté aux contraintes des centres-villes**

Des véhicules, d'une dizaine de places, sont équipés d'une assistance électrique. Et si l'animateur dispose des commandes de ce bus très particulier, les enfants doivent eux aussi pédaler. « Le mode de transport est innovant et ludique. Pour l'heure, ce dispositif est testé dans une seule école. Louviers est appropriée pour ce moyen de transport et ce S'cool bus, recouvrable pour abriter les enfants, devrait être opérationnel dans presque toutes les conditions climatiques. Sur une année scolaire complète, les trois bus devraient parcourir 11 500 kilomètres et permettre de se substituer à 20 000 déplacements en voiture.

<http://ville-louviers.fr/actualites/a-la-une/19-12-2016-scool-bus-lance-a-louviers>

## PROMOUVOIR ET RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

### Recueillir le point de vue des non usagers des transports en commun

Les enquêtes déplacements permettent de connaître les pratiques de déplacements des habitants des aires d'études concernées, quels que soient les modes de transport utilisés. Ces enquêtes sont une opportunité pour connaître le point de vue des non usagers des transports en commun, avec l'objectif d'apporter des réponses aux freins et résistances de certaines personnes vis-à-vis des transports en commun.

### Une carte unique

Les conditions semblent réunies et la volonté politique de l'Exécutif régional est réelle : elle doit être concrétisée par des actions, des actes. Pour autant, certains freins doivent être levés : les incertitudes budgétaires ne doivent pas peser sur les conditions de mise en place d'un billet unique. La Région accueille sur son territoire de nombreux acteurs en matière de transport et de billettique avec le laboratoire Théma de l'Université Bourgogne Franche-Comté, de l'institut de recherche sur les transports, la société IRTES rattachée à l'Université de Technologie Belfort-Montbéliard...

### Intermodalité, interopérabilité pour amplifier l'utilisation des transports en commun

Depuis 1995, la part du budget transport des ménages dans leur budget global s'est stabilisée autour de 14,5 %. Le coût lié à l'automobile est largement prépondérant dans le budget transport des ménages : en 2011, le budget global automobile captait près de **83 % des dépenses** (16).

Le transport, qui représente le second poste de dépenses des ménages, impose de trouver des solutions alternatives en termes de mobilités à la voiture. La carte unique doit permettre aux voyageurs de simplifier l'usage des transports collectifs, de combiner plusieurs types de déplacement tout en renforçant l'intermodalité. Pourquoi pas une tarification transfrontalière qui n'est pas à exclure ? L'intégralité du rapport « Une carte unique de transport pour faciliter les déplacements : du ticket au support unique » est disponible sur le site du CESER Bourgogne Franche-Comté.

Simplifier la tarification et le paiement, c'est à la fois rendre les déplacements attractifs et plus faciles pour les usagers et aller vers plus de souplesse administrative pour l'Autorité organisatrice des transports. Avec la carte unique, et pour d'offrir à l'utilisateur cette simplification recherchée, l'instauration du principe du post paiement, avec prélèvement automatique répond à cette volonté. Ce mode de gestion est pratiqué par le SMTC (Syndicat mixte des transports en commun de l'Aire Urbaine de Belfort). Le développement de la billettique interopérable (transports urbains et interurbains) qui offre des prestations doit permettre des économies. Il en est de même pour l'achat d'équipement de distribution.

### Mieux utiliser les matériels pour rentabiliser les investissements

Un meilleur équilibre financier, une meilleure optimisation et utilisation des matériels sont à envisager, une réduction des immobilisations des matériels est à rechercher. Il faut cibler les achats et l'utilisation des matériels en fonction de chaque ligne sans négliger la quantité globale de l'offre. La recherche de mutualisation peut passer par un groupement d'achat avec d'autres collectivités. Il peut en être de même pour ce qui concerne la maintenance des matériels. La recherche de parcours adaptés aux réalités des territoires en garantissant un maillage fin, celle qui permet une optimisation de remplissage des bus sont de nature à mieux utiliser les matériels.

Ouvrir les lignes scolaires aux autres usagers et inversement est également une source d'optimisation.



### Simplification de la gamme tarifaire et post-paiement du transport

Le Syndicat mixte des transports en commun (SMTC) est l'Autorité organisatrice des transports (AOT) du Territoire-de-Belfort. Dès 2007 est créé Optymo dont les « principales orientations ont été le pouvoir d'achat des ménages, l'environnement, l'accessibilité, l'innovation, tout ceci sans mesure anti-automobile et à budget de fonctionnement constant ».

Le Pass Optymo est un modèle commercial original : délivré gratuitement et sans aucun engagement, il combine paiement sur consommation et plafond mensuel.

La suppression des zones tarifaires et la simplification de la gamme tarifaire associées à la création du post-paiement institué par le SMTC sont des exemples de bonnes pratiques qui conduisent à une augmentation de la fréquentation des transports en commun.

[www.smtc90](http://www.smtc90)

(16) [http://www.themavision.fr/jcms/rw\\_318043/la-lente-evolution-des-pratiques-de-mobilite-des-francais](http://www.themavision.fr/jcms/rw_318043/la-lente-evolution-des-pratiques-de-mobilite-des-francais)

## Propositions

Une société durable se développe à partir des trois piliers que sont l'économie, le social et l'environnement. Pour ce qui concerne le transport, **le CESER souhaite que le facteur humain soit mieux pris en compte aux différents niveaux** : tant pour ce qui concerne les matériels (trains, bus, cars...) que les aménagements (quais d'embarquement, rampes d'accès...) qui doivent être **accessibles à tous, en particulier aux personnes en situation de handicap**. Pour le CESER, la Région chef de file doit écarter le risque d'un aménagement du territoire à plusieurs vitesses, elle doit élaborer un schéma de l'intermodalité au niveau régional qui limite les effets de rupture de charge.

Le CESER propose que la Région :

- Coordonne davantage les différentes offres de transports, les tarifs et les horaires en passant à l'acte pour s'engager complètement dans la mise en œuvre d'une carte unique.
- Optimise et rende visible la centrale Mobigo pour permettre aux usagers de disposer d'une vision claire de l'offre sur la totalité des territoires, y inclue une cartographie pour afficher l'itinéraire, les horaires, les différentes offres de transport, les tarifs, covoiturage, bilan CO<sub>2</sub>.
- Fasse du numérique un outil pour offrir un meilleur service aux usagers.
- Favorise les transports en commun et le covoiturage dans les relations interrégionales et avec la Suisse, compte-tenu des flux frontaliers.

## LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS SCOLAIRES

En Bourgogne-Franche-Comté (17), « *Le choix de l'Exécutif est (...) pour le transport scolaire de tendre, à la fin du présent mandat, vers un service identique à caractéristiques comparables de territoire et en assurant la gratuité, hors frais de dossiers, là où nous exerçons la compétence* ».

La question de la gratuité est au cœur d'un certain nombre de questions fondamentales :

- Qui paie le service de transport ? L'utilisateur ? Le contribuable ? Les deux, avec une répartition à déterminer ?
- La gratuité du transport scolaire est en étroite relation avec la notion de « service public de l'Éducation ».
- La gratuité du transport est également en relation avec la notion d'équité territoriale.

### Les réflexions du CESER : appréhender l'ensemble des effets de la gratuité du service

Tout service rendu à la population engendre un coût qui est, soit payé par l'utilisateur, soit mis à la charge du contribuable quand ce service est gratuit pour l'utilisateur. Souvent, le coût du service est payé pour une part par l'utilisateur utilisateur du service, et pour l'autre part, imputée sur le budget de la collectivité publique.

En Bourgogne-Franche-Comté, en 2016, seuls 2 départements ne pratiquent pas la gratuité du transport scolaire : la Nièvre et l'Yonne.

- La gratuité des transports scolaires : une demande des familles et des associations de parents d'élèves, un engagement de campagne de l'Exécutif régional.

La fermeture de nombreuses écoles et la réforme récente des rythmes scolaires a allongé les trajets et les coûts pour les familles notamment rurales. L'Association nationale pour les Transports éducatifs de l'Enseignement public (ANATEEP) (18)

(17) Rapport 4.6 du CRBFC du 14 octobre 2016.

(18) [www.anateep.fr](http://www.anateep.fr)

ANATEEP : l'Association nationale pour les Transports éducatifs de l'Enseignement public, créée en 1964, reconnue comme association complémentaire de l'enseignement public, a pour objet :

- d'étudier, de développer, de promouvoir la sécurité, la qualité et la gratuité du transport scolaire et plus globalement des transports éducatifs, de faciliter l'accès aux établissements scolaires et à toutes les formes d'éducation pour favoriser la démocratisation et le rayonnement de l'Enseignement public.
- d'entreprendre toutes études, actions et réalisations, se rapportant au transport scolaire, péri- ou post-scolaire, associatif ou social, d'informer et de documenter sur les questions qui y sont relatives.

## Gratuité des transports scolaires et frais de dossier

### Région Centre – Val de Loire

La Commission permanente de la Région Centre-Val de Loire, réunie le 17 février 2017, s'est prononcée à l'unanimité en faveur de la gratuité des transports scolaires, sur l'ensemble du territoire. La mesure entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> septembre 2017, sera uniquement demandée une participation annuelle aux frais de dossier et d'émission de la carte à hauteur de 25 euros par enfant avec un plafond à 50 € par famille. [www.regioncentre-valde Loire.fr](http://www.regioncentre-valde Loire.fr)

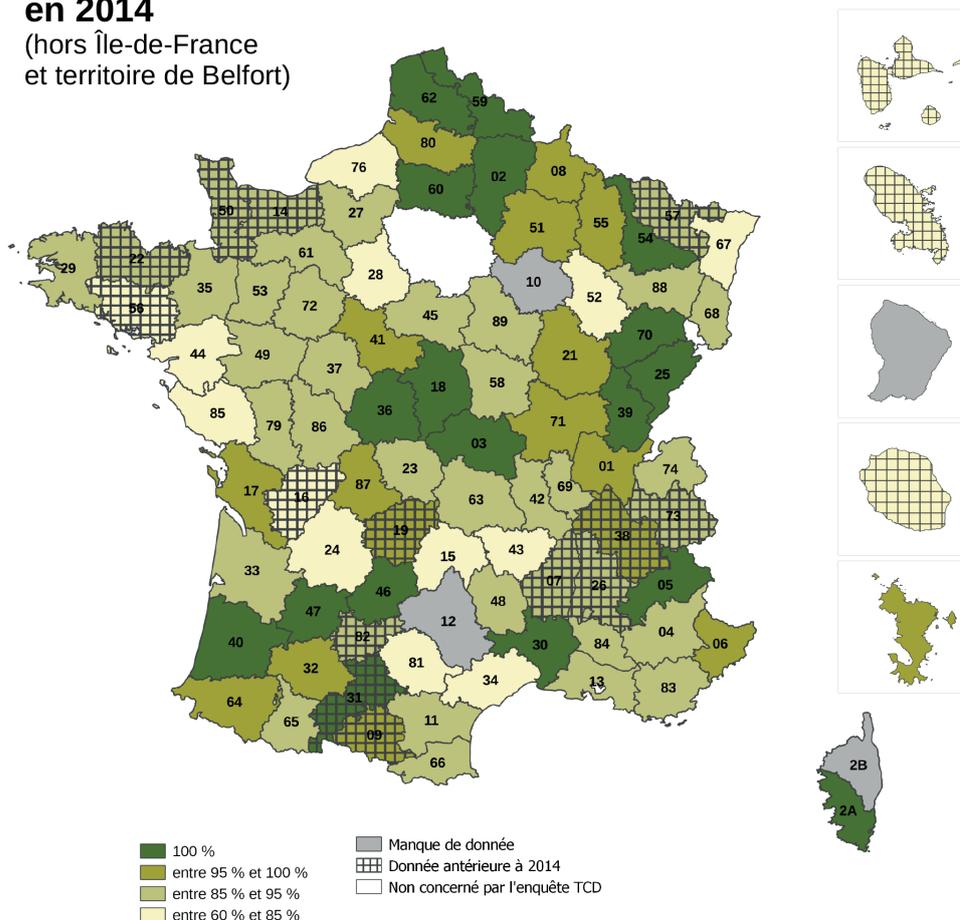
demande « la gratuité d'au moins un aller-retour quotidien pour les élèves de la maternelle au lycée. Et si participation doit avoir lieu, elle doit être limitée à 5 % en tenant compte du quotient familial ». Pour l'ANATEEP, « la gratuité du transport scolaire est un instrument indispensable pour tous les enfants, où qu'ils habitent, au service public de l'Éducation nationale. Ceci afin d'éviter qu'à des inégalités spatio-temporelles et sociales, s'ajoute une inégalité financière ».

Dans son avis L'innovation démocratique en Bourgogne Franche-Comté ?, le CESER souligne que « donner à voir la complexité de la décision publique constitue un enjeu déterminant pour restaurer la confiance du citoyen dans le politique ».

Si les circonstances ou des contraintes de mise en œuvre conduisent à faire évoluer un projet, les arguments moteurs de cette évolution doivent être largement expliqués : la transparence doit être la règle pour que l'action publique soit comprise.

## Participation financière des départements dans le coût du transport scolaire en 2014

(hors Île-de-France et territoire de Belfort)



[Source : CEREMA/ANATEEP]

## Quelle est la situation au regard de la TVA d'un service public de transports urbains assuré gratuitement par une collectivité locale ?

L'article 256 du Code général des impôts dispose que sont soumises à la TVA les livraisons (ventes) de biens et les prestations de services effectuées à titre onéreux par un assujéti agissant en tant que tel. Il s'ensuit que, d'une manière générale, les livraisons (ventes) de biens et les prestations de services effectuées à titre gratuit sont placées hors du champ d'application de la TVA.

Le même principe vaut pour les activités des collectivités de droit public visées par l'article 256 B du CGI - dont les transports de personnes. Ainsi, un service de transport public rendu à titre gratuit n'est pas imposable à la TVA. Corrélativement, la collectivité publique exploitante du service ne peut exercer le droit à déduction prévu à l'article 271 du CGI, au titre de la TVA qui lui est facturée par ses fournisseurs ou prestataires.

Nota : La gratuité peut être écartée, et partant, l'exploitation du service mise dans le champ d'application de la TVA, si l'on peut mettre en évidence que le service est financé par une subvention qualifiable de complément de prix répondant aux conditions exposées dans l'instruction 3 A-7-06.

La collectivité publique exploitante du service peut alors exercer le droit à déduction prévu à l'article 271 du CGI, au titre de la TVA qui lui est facturée par ses fournisseurs ou prestataires.

[Source : Finances publiques - TVA et transports publics de voyageurs et transports scolaires.

Ministère du Budget des comptes publics et de la réforme de l'État].

[http://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/transports\\_publics\\_2.pdf](http://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/transports_publics_2.pdf)

## Les interrogations du CESER

• **Comment éviter les effets indésirables d'un service gratuit** qui induit des demandes « de confort » pour des usagers qui ne recourent que très occasionnellement au bus scolaire ?

Ces inscriptions qui provoquent un recours très ponctuel et irrégulier au transport scolaire impactent un service qui est dimensionné pour assurer une prestation de qualité. Une minorité d'usagers peut ainsi pénaliser la qualité de transport de la majorité des usagers réguliers. En outre, les demandes « de confort » peuvent également entraîner un surdimensionnement des équipements et des services engendrant des dépenses inutiles pour la collectivité.



• **Les avantages de la gratuité**

La gratuité permet d'assurer des conditions financières du transport scolaire identiques pour les élèves de Bourgogne-Franche-Comté, indépendamment de l'éloignement domicile de l'élève - établissement d'enseignement de rattachement. Il faut toutefois noter que la gratuité que le Conseil régional entend mettre en œuvre à l'échéance du mandat actuel ne concerne que le transport scolaire « là où le Conseil régional exerce la compétence », c'est-à-dire hors réseaux urbains des agglomérations.

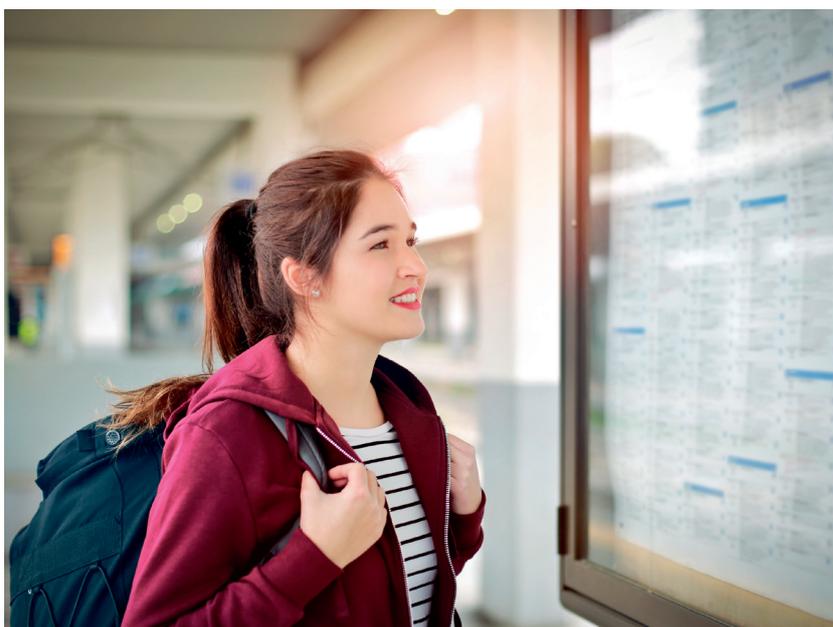
La gratuité associée à la sectorisation permet de maîtriser la fréquentation des établissements scolaires et évite les excès. L'affectation d'un élève dans une école maternelle ou une école élémentaire relevant de l'enseignement public obéit à la sectorisation scolaire : les élèves sont scolarisés dans l'établissement scolaire correspondant à leur lieu de résidence. La sectorisation des collèges est une compétence des départements qui vise à proposer aux enfants une place dans un collège proche de leur domicile, répartir d'une manière équilibrée les effectifs sur un territoire, et préserver la mixité sociale.

• **Les frais de dossier**

Les frais de dossier peuvent être conçus comme une façon d'éviter les inscriptions « de confort ». Ils peuvent, par ailleurs, être l'occasion de sensibiliser les familles sur le coût réel du transport scolaire, en rendant transparent le rapport entre le montant des frais de dossier et celui du coût du service pour la collectivité.

#### • La question de la récupération de la TVA par le Conseil régional

L'activité de transport public routier de voyageurs est définie comme « une opération commerciale par laquelle une entreprise ou une collectivité réalise le transport urbain ou non urbain de personnes. Cette activité est imposable aux impôts commerciaux dont la TVA ». La gratuité du transport scolaire pour les familles impacte le budget régional : en effet, la gratuité du service ne permet pas au Conseil régional de récupérer la TVA qui lui est facturée par ses fournisseurs ou prestataires (**voir « ci-contre » encart** *Quelle est la situation au regard de la TVA d'un service public de transports urbains assuré gratuitement par une collectivité locale ?*).



#### Propositions

La gratuité était l'un des engagements de campagne de l'Exécutif aux dernières élections régionales. **Le CESER se prononce pour la gratuité des transports scolaires sur l'ensemble du territoire.**

Si des frais de dossier devaient être instaurés par l'Exécutif, le CESER demande que la situation des familles les plus fragiles soit prise en considération (montant réduit ?, prise en compte du quotient familial ?, plafonnement ?...).

**Les moyens budgétaires dégagés par la récupération de la TVA devront être affectés à l'amélioration du service rendu aux usagers des transports, notamment avec la présence d'accompagnateurs.**

#### LES QUESTIONS SOCIALES - LE MÉTIER DE CONDUCTEUR DE CAR SCOLAIRE

##### L'intégration des personnels départementaux dans les effectifs régionaux

Le Conseil régional s'est engagé à intégrer les agents des Départements qui géraient les transports par cars et à leur proposer de continuer à travailler sur place, dans leur ville d'exercice. Au regard du budget primitif 2017 du Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté, **le transfert des compétences transports scolaires et interurbains représente 82 agents - équivalents temps plein supplémentaires dans les effectifs régionaux.**

## Les spécificités du métier de conducteur de car scolaire

Le conducteur doit être titulaire du permis de transport en commun. Il est soumis à une visite médicale périodique, à la Formation initiale minimum obligatoire (FIMO (19)) et à la Formation continue obligatoire (20) (FCO). Les horaires de travail, souvent tôt le matin et tard le soir, conduisent souvent à des emplois à temps très partiel avec une coupure plus ou moins longue dans la journée. D'autre part, l'année scolaire ne dure que 9 mois ce qui réduit la rémunération d'autant : le salaire est lissé sur 12 mois dans le cadre du Contrat en période scolaire (21) (CPS). La pratique du moins disant par les collectivités dans les appels d'offre produit également une forte pression sur les salaires.

Ces trois éléments aboutissent pour une majorité de conducteurs à un salaire mensuel très faible. Pour certains, il n'est même pas suffisant pour ouvrir droit aux allocations chômage pendant les mois non travaillés des congés scolaires et aux prestations de la Sécurité sociale. Dans ces conditions il n'est pas étonnant que certaines entreprises peinent à recruter des conducteurs qualifiés.

## Réduire la précarité des emplois de conducteurs ?

**Le rôle du conducteur est clairement défini** : il rappelle l'obligation de port de la ceinture de sécurité (qui fait l'objet d'un affichage obligatoire dans le car) **mais il n'est pas responsable en cas de non port**. Par mesure de sécurité, Il ne peut assurer la surveillance des jeunes dans le car. Cela pose la question de la présence d'accompagnateur.

Un conducteur qui assure un service sur une ligne régulière ou un transport scolaire assure un service public, il devient donc un agent du service public. Les dispositions législatives qui protègent les agents publics dans le cadre de leurs missions lui sont applicables en cas d'incivilités commises à son encontre.

## Comment réduire la précarité des emplois de conducteurs ?

La création d'emplois à temps complet existe déjà dans quelques collectivités qui embauchent directement des conducteurs qui sont affectés à d'autres tâches après la conduite du car, mais elle reste encore très marginale. Quant aux entreprises, rien ne les y oblige, mais le Conseil régional peut l'intégrer dans ses futurs appels d'offre.

## Propositions

Le CESER préconise que le Conseil régional intègre dans ses appels d'offre des clauses sociales de réduction de la précarité et des temps partiels imposés, rappelant les dispositions réglementaires relatives au travail illégal.

Le CESER rappelle que la présence d'accompagnateur à bord des cars est un facteur de sécurité routière, sécurité des enfants et du chauffeur.

La question du statut de l'accompagnateur reste à approfondir avec, par exemple, la recherche de formes de portage salarial multiple, les groupements d'employeurs...

(19) La FIMO, d'une durée de 140 heures, doit permettre au conducteur d'exercer son métier dans le respect de la sécurité et de la réglementation professionnelle en assurant un service de qualité. Cette formation s'effectue dans les centres de formation agréés par le préfet de Région.

(20) La FCO, d'une durée de 35 heures, permet au conducteur d'actualiser ses connaissances et parfaire sa pratique en matière de sécurité et de réglementation professionnelle. Cette formation doit être renouvelée tous les cinq ans.

(21) Un CPS est un Conducteur en Périodes Scolaires (créé par Accord 2002-04-18 BO conventions collectives 2002-22 étendu par arrêté du 22 décembre 2003 JORF 7 janvier 2004, Titre IV) et surtout pas un intermittent ou saisonnier (la FNTV souhaite que les CPS soient reconnus ainsi **pour échapper aux discussions** sur l'application de l'ANI, sur les 24 h minimum hebdomadaire applicable aux temps partiels).

# À SUIVRE

## **U**n travail à poursuivre et compléter avec un suivi régulier de la politique régionale des mobilités

Le CESER s'est appuyé sur une analyse de la situation antérieure au transfert à la Région de la compétence transports interurbains et scolaires. Il a pu noter la diversité des situations, des mécanismes et la multiplicité des acteurs concernés. Le CESER a repéré quelques bonnes pratiques et formulé de multiples préconisations pour la réussite du transfert.

Certaines questions ont simplement été posées, elles méritent un travail complémentaire et d'approfondissement, nourri des nouveaux éléments à recevoir de la Région.



# déclarations

Dominique Roy, au nom de la CCIR	32
André Colin, au nom de la CGT	32
Gilles Desnojean, au nom de la CGT-FO	32
André Fourcade, au nom de la CFDT	33
Christian Boutet, au nom de l'UREI-FNARS	33
Michel Fallet, au nom de la FCPE	34

## Dominique Roy, au nom de la CCIR

Ce rapport est un très bel exposé, un document pédagogique qui offre un panorama relativement exhaustif de la question des transports scolaires et interurbains, et donc du transfert de compétences.

Si je dis « relativement exhaustif », c'est parce que ce rapport fait une large part aux AOT, aux établissements scolaires, aux enfants, aux familles, aux salariés des transports... mais si peu aux entreprises de transport, les opérateurs du transport.

En revanche, ces acteurs essentiels ne sont mentionnés qu'au regard des contraintes auxquelles on entend les soumettre : sécurité accrue - service+ -, responsabilité sociétale et environnementale.

Ce rapport est très exigeant à leur encontre. Et je voudrais relever quelques points :

- Le dossier ne fait quasiment aucun cas des nouvelles contraintes possibles qui pourraient s'appliquer aux opérateurs privés (caristes/sociétés de transports, etc.) : il semble donc opportun d'insister sur leur nécessaire représentation au sein des instances appelées à définir les modalités de fonctionnement du réseau à l'avenir, et ce notamment au sein des futurs « comités de ligne transports scolaires et transports interurbains » évoqués p.13.

- Pour financer le transfert de compétence, il est dit que la Région percevra « une part plus importante de la CVAE » : il importe de rappeler le principe de non alourdissement de la fiscalité des entreprises, qui ne peuvent assurer à elles seules la pérennité du modèle de financement jusqu'à en vigueur. Attention, car le transfert de charge entre département et Région ne manquera pas de susciter des débats budgétaires qui ne devront pas être tranchés par une augmentation de la fiscalité = il s'agit en l'occurrence de demander une sanctuarisation de la fiscalité dédiée, qui ne doit pas devenir une variable d'ajustement.

- Attention, globalement, à coût constant, à la dégradation de service, et à terme, pas seulement pour les scolaires : la rationalisation des flux et des acteurs à l'échelle régionale ne peut être synonyme de dégradation de la desserte territoriale et micro-locale, facteur de dynamisme des espaces intermédiaires. Une école à proximité ou bien desservie = un foyer actif au service de l'économie locale.

- Décarboner le parc autocar doit passer par des mesures incitatives, et non coercitives : promouvoir le principe d'une prime à la vertu et non une pénalisation en cas de difficultés face aux investissements dans le parc privé.

- Autre point de vigilance : oui au co-voiturage et aux solutions de proximité souples, mais attention à l'« uberisation » possible du marché de proximité, et à la concurrence faussée au préjudice des acteurs traditionnels. Globalement, il semble crucial que la Région aborde le sujet de manière pragmatique, et non idéologique (environnement, gratuité générale, etc.). Un dialogue apparaît nécessaire avec les acteurs privés qui, avant d'être pénalisés par principe, doivent être entendus dans leur spécificité.

Enfin, la conclusion me laisse dubitatif. Elle préconise la gratuité totale, gratuité qui représente un surcoût non

négligeable de plusieurs millions d'euros par l'impossibilité de récupérer la TVA (liée à la gratuité), sommes qui, si elles étaient récupérées, devraient alors financer l'accompagnement des scolaires, jugé par le rapport comme indispensable, dans le cadre d'un service ++ ! C'est un grand écart.

Pour toutes ces raisons, je m'abstiendrai sur ce rapport.

## André Colin, au nom de la CGT

Ce projet d'avis du CESER illustre parfaitement l'évolution législative pour les compétences des collectivités. Le Conseil régional a décidé de prendre les compétences de transport scolaire et interurbain ainsi s'ouvre un nouveau champ d'investigation pour le CESER et sa commission Mobilités-Énergie.

Le budget 2017 du Conseil régional s'élève à 1,5 milliard d'euros. 472,3 millions d'euros sont consacrés en dépenses pour la fonction transport au total, dont près de 155 millions d'euros pour la prise de compétence citée en référence dans ce projet d'avis.

La gratuité des transports scolaires hors frais de dossier a amené un débat contradictoire parmi les conseillers présents aux travaux de la commission. Pour la CGT, l'Exécutif régional doit respecter ses engagements de campagne électorale pour la gratuité ce qui participerait à restaurer la confiance des citoyens dans l'action politique.

Le projet d'avis est équilibré pour un sujet complexe et sensible. Le projet d'avis du CESER est motivé et en même temps interrogatif sur certains domaines où subsistent des incertitudes qui ne peuvent pas être levées immédiatement. La CGT votera ce projet d'avis.

## Gilles Desnojean, au nom de la CGT-FO

Force Ouvrière tient à attirer l'attention des conseillers sur une question annexe, mais pas tant que ça, abordée brièvement dans la partie sécurité de l'avis : c'est celle de la carte scolaire.

Vous le savez, la carte scolaire concerne à la fois les questions d'aménagement du territoire, de la défense de la ruralité et bien évidemment des transports, question qui nous préoccupe aujourd'hui.

Force Ouvrière déplore les politiques successives qui ont fortement remis en cause le tissu des écoles rurales. La ministre en exercice poursuit une politique de fermeture progressive des écoles de moins de 4 classes. Chaque année nous pouvons voir la mobilisation des élus, des parents et des enseignants pour défendre ces écoles qui ont des résultats remarquables et qui sont des lieux de formation et de rencontre citoyennes.

Ces fermetures entraînent un véritable effet papillon.

Transfert de charges de l'État vers les collectivités : des professeurs des écoles en moins, mais des bus en plus. Pour les élèves un temps de transport qui parfois peut dépasser l'heure, y compris pour des élèves très jeunes qui fréquentent la maternelle.

Pour FO, il faut défendre nos écoles rurales, mais lorsque le mal est fait, la question des transports devient cruciale : couverture des besoins, temps de transport et... gratuité.

Il faut comprendre l'émotion, voir la colère des parents, qui ont subi une fermeture, qui ont écouté les engagements de campagne sur la gratuité et qui, en fin de compte n'ont plus d'école avec une gratuité des transports qui n'en est plus une avec les frais de dossiers.

Ce rapport préconise un certain nombre de mesures pour atténuer le montant demandé pour les frais de dossiers. Mais convenons que tout ceci ne rassure guère les familles qui ont le sentiment d'avoir été 2 fois grugées. Certains sont même tentés de préconiser l'auto-organisation des transports par les familles.

Cet avis le montre, il arrive un moment où il est difficile de concilier, l'organisation et le financement des transports avec une qualité de service préservant l'intérêt des élèves, des familles.

Il convient parfois de rappeler que l'école publique est laïque, obligatoire et donc gratuite. La politique des transports scolaires doit découler de cette exigence. Mais la première des exigences, c'est l'arrêt des fermetures de nos petites écoles.

FO votera l'avis.

### André Fourcade, au nom de la CFDT

*L'enjeu du transfert des cars est considérable pour notre région : c'est vital pour les usagers scolaires et adultes concernés et pour les territoires desservis, c'est 10 % du budget de la Région.*

**La CFDT se félicite que notre CESER ait pris l'initiative de se saisir de la question du transfert des cars** anticipant une saisine par le Conseil régional. Nous constatons aujourd'hui l'importance et la qualité du travail accompli.

Après la **prise de la compétence sur les plans administratif et juridique, la deuxième phase va commencer**, la Région va progressivement mettre en place, tout au long du mandat, sa propre politique en lien avec ses autres compétences mobilité et transport comme les TER.

**Pour la CFDT, la politique de transport est d'abord un outil au service des habitants et des territoires et le transport scolaire doit contribuer à l'égalité des chances et à la réussite** scolaires des jeunes Bourguignons et Francs-Comtois.

**La CFDT BFC a réuni le 7 mars, une cinquantaine de nos militants** et responsables conducteurs de cars, cheminots, enseignants, agents territoriaux concernés par la politique des transports dans la région, avec des interventions de la FNAUT, de FNE et du CR.

Ce colloque a contribué à dégager quelques enjeux importants :

- D'abord **le lien entre carte des établissements et réseau des transports** : par exemple, dans chacun des départements, chaque Conseil départemental avait organisé un réseau de cars en cohérence avec la carte des collèges dont il a la compétence.
- Sur le terrain, l'organisation et la gestion des circuits de cars scolaires est la plupart du temps assurée par **des syndicats locaux (Autorités organisatrices de 2<sup>e</sup> niveau - AO2)** communaux ou intercommunaux. Ils sont animés par leurs élus locaux qui sont au contact quotidien des

réalités locales : réseau routier, familles, écoles, cantines... Il est important de continuer à valoriser cette proximité et cette connaissance fine du terrain.

- **L'articulation avec les réseaux urbains** des agglomérations qui ne sont pas concernés par le transfert de compétence.

- Concernant **le transfert des personnels départementaux** qui géraient les transports, la CFDT prend acte des engagements du Conseil régional, notamment leur maintien sur place et sera vigilante.

- **La question du coût du transport scolaire**, rien n'est gratuit. **La question est de savoir qui paie : l'usager et/ou le contribuable** et chacun de nous est tantôt usager tantôt contribuable.

Les slogans c'est confortable mais simplificateur, ils laissent souvent croire que la réalité est binaire comme en informatique 0 ou 1, oui ou non, gratuit ou payant.

Mais pour **mesurer la réalité plus finement, changeons de focale** et utilisons une échelle plus précise par exemple si on passe du 0 ou 1 à une échelle de 0 à 100, on constate que la Région propose que le transport scolaire soit **financé à 90 % par nos impôts à tous**.

La CFDT partage la proposition de l'avis **d'une participation limitée des usagers**, et demande qu'elle puisse être modulée par des aides en particulier pour les plus modestes, les fratries.

Avec ce transfert **le Conseil régional devient un acteur majeur du transport** en commun car **sa politique ne peut être guidée uniquement par les considérations financières** telles que le moins disant dans les appels d'offre. Elle doit prendre en compte concrètement :

- **La priorité régionale sur la transition énergétique** les économies d'énergie fossiles, la réduction des émissions polluantes, l'utilisation de nouveaux carburants (GNV, hydrogène...).

- **La situation et l'avenir des entreprises de transports** notamment les transporteurs locaux sont de plus en plus concurrencés avec les géants du secteur : Keolis, Transdev, Ratp...

- **La situation des salariés** du transport : les chauffeurs sont pour beaucoup en Contrats professionnels scolaires (CPS) c'est-à-dire à temps partiel et payés seulement pendant l'année scolaire.

**La CFDT demande que le CESER continue à travailler cette question, et assure le suivi de la mise en place de la future politique régionale de mobilité et de transport**  
**La CFDT votera cet avis.**

### Christian Boutet, au nom de l'UREI-FNARS

L'accompagnement des élèves dans le cadre du transport se trouve au carrefour des responsabilités (familles, écoles, département, transporteur...). Se soucier dès à présent d'une formation de qualité des accompagnateurs nous semble une préoccupation à prendre en compte.

Nous voterons cet avis.

### **Michel Fallet, au nom de la FCPE**

L'existant pour les familles est déjà onéreux, notre souhait est de ne pas voir augmenter les coûts.

De nombreux points de litiges sur les parcours ne participent pas aux règles générales et doivent être traités au cas par cas.

Les familles sont déjà souvent auto-organisées pour limiter les temps de transport et donner plus de souplesse à la « récupération » des plus jeunes.

Nous souhaitons que les parents d'élèves soient réellement entendus sur ces sujets.

Nous suivrons attentivement la mise en œuvre du transport scolaire par la Région.

Nous nous associons à Force Ouvrière pour la demande d'arrêt de la fermeture des écoles en milieu rural.

Nous voterons pour l'avis.



## CESER BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ

Conseil économique social et environnemental régional



### Site de Besançon

4 square Castan | CS51857  
25031 Besançon cedex  
Tél. 03 81 61 62 90 | Fax 03 81 82 83 03



### Site de Dijon

17 boulevard de la Trémouille | CS23502  
21035 Dijon cedex  
Tél. 03 80 44 34 32 | Fax 03 80 44 33 09

[www.ceser.bourgognefranche-comte.fr](http://www.ceser.bourgognefranche-comte.fr)