



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports scolaires

Question écrite n° 10416

Texte de la question

M. Jean-Marie Morisset attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les difficultés que rencontre le transport scolaire. En effet, à partir d'avril 2003, la dénonciation par les organisations professionnelles du protocole d'accord de 1992 relatif aux contrats de travail des conducteurs scolaires intermittents va entraîner un surcoût social pouvant aller jusqu'à 50 % selon les conditions d'exploitation, ce que ni les entreprises ni les collectivités organisatrices de transport ne pourront assumer. Par ailleurs, les conventions de transports ont été conclues dans le cadre du code des marchés publics. Ainsi, pour les marchés en cours de réalisation, les clauses de révision prévues aux contrats ne permettront vraisemblablement pas de prendre en compte dans sa totalité le surcoût généré. C'est la raison pour laquelle les élus locaux et la fédération nationale des transports de voyageurs posent la question des financements supplémentaires à mettre en place et du cadre juridique dans lesquels ils pourront intervenir. Au vu des différentes études et concertations conduites par le conseil national des transports et les ministères concernés, il lui demande de préciser les solutions envisagées pour assurer la pérennité des services de transports scolaires.

Texte de la réponse

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

en cours. Ces deux séries d'éléments d'information permettront de dresser le bilan véritable de la situation et d'élaborer une grille de lecture et d'analyse des surcoûts. Les négociations peuvent donc être envisagées sur de bonnes bases dans les départements où elles sont nécessaires. Dès maintenant, les entreprises ont la possibilité d'anticiper ces évolutions dès lors qu'elles sont amenées à passer un nouveau contrat à l'échéance du précédent. Dans de nombreux cas, les contrats en cours pourront même absorber les surcoûts générés par l'accord salarial par le jeu normal des formules de révision. Il n'y a donc pas lieu de remettre en cause les conditions de la mise en place d'un transport scolaire adéquat par les autorités qui en ont la charge. Concernant les transports touristiques, on peut se réjouir de l'effort de modernisation entrepris qui ne pourra qu'améliorer les conditions de qualité et de sécurité des prestations et contribuer ainsi à la bonne image du transport routier par autocar.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marie Morisset](#)

Circonscription : Deux-Sèvres (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10416

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 janvier 2003, page 291

Réponse publiée le : 17 mars 2003, page 2044