

## Harmonisation de l'organisation des transports scolaires : tarification et règlement de transport Harmonisation de la tarification sociale sur le TER et le transport non urbain régional

Séance plénière du 26 février 2019

Alors que les enjeux de développement durable et de mobilité sont de plus en plus prégnants, le CESER regrette que l'harmonisation de l'organisation des transports scolaires ne s'inscrive pas dans une stratégie plus ambitieuse et globale de mobilité dans la région, reposant notamment sur une articulation plus affirmée avec les différents modes et réseaux de transport.

Le CESER prend acte de la tarification proposée, dont la progressivité pourrait être renforcée, qui s'apparente à une forme d'harmonisation « par le bas ». Il souhaite que le Conseil Régional étudie la mise en place de la gratuité d'accès au service de transport scolaire, au nom d'une plus grande justice sociale et de la transition environnementale. Il formule un certain nombre de réserves sur les conditions d'organisation et d'accès au service, fondées sur une exigence d'équité sociale et territoriale, portant notamment sur la distance minimale entre le domicile et le lieu d'études. L'Assemblée rappelle enfin l'importance de garantir un service de transport aussi inclusif que possible, qu'il s'agisse d'accessibilité aux élèves à mobilité réduite ou d'accès aux services numériques d'inscription et de paiement que la Région entend promouvoir.

Par ailleurs, le CESER souscrit au principe de la tarification sociale proposée sur l'ensemble de ses services de transport, plus équitable qu'un tarif au statut. Il s'interroge toutefois sur les critères qui ont présidé à la fixation d'un seuil d'éligibilité inférieur au seuil de pauvreté.

### Organisation des transports scolaires : une harmonisation essentiellement technique

L'organisation des transports scolaires relève, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, de la responsabilité du Conseil Régional. Jusqu'alors, ce service était défini et organisé par les Départements, selon des objectifs et des modalités propres à chacun d'eux. Après de premières inflexions initiées pour l'année scolaire 2018-2019, le Conseil Régional s'engage dans une remise à plat plus générale du service proposé. Le CESER ne peut qu'approuver le principe de cette harmonisation, qui participe à l'égalité de traitement des habitants de la région. Il note toutefois que, par la nature même d'une compétence décentralisée, les conditions d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires resteront différentes d'une région à l'autre. Ainsi, à titre d'exemple, la Nouvelle-Aquitaine a fait le choix d'une participation des familles aux coûts de fonctionnement du service, tandis que les Régions Bourgogne-Franche-Comté ou Occitanie ont annoncé sa gratuité totale.

De manière générale, le Conseil Régional propose une harmonisation de nature technique, justifiée par la volonté de ne pas peser davantage sur les finances régionales. Alors que les enjeux de développement durable, de mobilité et de coût des transports s'imposent de plus en plus fortement, le CESER regrette que la délibération ne porte pas une véritable ambition d'amélioration des conditions de mobilité en Nouvelle-Aquitaine. Telle qu'elle est présentée, l'organisation des transports scolaires est traitée de manière isolée et technique ; il aurait été souhaitable de l'inscrire dans une perspective d'intermodalité,

en recherchant, lorsque c'est possible, la complémentarité avec les différents modes de transport existants (transports collectifs, mobilités douces...), en lien avec le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités. L'intérêt aurait ainsi été d'optimiser l'usage des différents réseaux de transport régionaux, tout en répondant de manière plus aboutie aux besoins diversifiés des usagers.

Le CESER note enfin avec intérêt la réflexion que porte la Région quant à l'ouverture de certaines lignes scolaires aux autres voyageurs. Cela permettrait d'offrir une solution de mobilité dans des territoires et à des populations qui ne disposent pas ou peu d'alternatives à la voiture, en particulier pour les trajets du quotidien. Il conviendrait alors d'envisager la possibilité d'ajouter à l'aller-retour du matin et du soir une desserte en milieu de journée, permettant de réaliser des déplacements sur une demi-journée. Si cette orientation était confirmée, elle devra être largement diffusée auprès des populations concernées.

### Une tarification en débat

La délibération pose le principe d'une participation familiale annuelle de 30 à 150 euros, déterminée en fonction du quotient familial. Le CESER prend acte des modalités proposées, qui, sur le principe, permettent de prendre en compte les capacités contributives des familles. Il s'interroge toutefois sur la progressivité du barème retenu : les deux premières tranches concerneront environ 30 % des familles, tandis qu'à elle seule, la troisième en rassemblera 40 % supplémentaires.

Plus fondamentalement, l'Assemblée s'interroge sur cette forme d'harmonisation « par le bas » passant par une contribution des familles. Elle demande au Conseil Régional d'étudier la possibilité d'instaurer la gratuité totale des transports scolaires, qui était déjà l'usage dans certains départements. Le principe de la gratuité dans les transports fait certes débat, d'autant qu'il aura un coût pour la Région. Il participerait, pour le CESER, d'une plus grande justice sociale et d'un égal accès à l'éducation. Même progressive, la participation demandée pourra en effet représenter, en particulier pour des familles aux revenus modestes, une charge non négligeable et, dans les départements qui ne la pratiquaient pas, une dépense supplémentaire. En outre, la gratuité pourrait développer le réflexe « transport en commun » dans la population scolaire, et s'inscrit plus largement dans une éducation à la transition énergétique et à l'objectif de neutralité carbone promu par le Conseil Régional.

### Un partenariat avec les autorités organisatrices de second rang

Le partenariat avec les autorités organisatrices de second rang (AO2) offrira à la Région la connaissance fine des situations locales qu'exige le transport scolaire, véritable service de proximité. Les AO2 auront en particulier la possibilité d'intervenir plus fortement dans le service rendu, en finançant des dérogations à certaines dispositions du règlement régional. Si le CESER est conscient de la difficulté d'unifier à court terme des modes de fonctionnement aujourd'hui très disparates, le risque est toutefois de maintenir des différences d'accès au service d'un territoire à l'autre, à rebours de l'objectif d'harmonisation régionale.

### Des réserves sur les conditions d'accès au service de transport scolaire

Le CESER attire l'attention sur les conditions d'accès au service fixées par le Conseil Régional (nombre d'enfants par arrêts, distance minimale, coût pour les internes...), car il considère que cela va contraindre les choix d'orientation et obérer l'accès à certaines formations.

Il est notamment prévu de retenir, d'ici à 2022, une distance minimale de trois kilomètres entre le domicile et l'établissement pour bénéficier d'un transport scolaire. Sauf à ce qu'une AO2 intervienne en finançant des adaptations à cette règle, il appartiendra aux familles d'organiser leurs déplacements en deçà, avec les contraintes que cela peut impliquer en termes d'organisation de la vie familiale et professionnelle ; en l'absence de service de transport, l'usage de véhicules particuliers sur de petits parcours, peu compatible avec les exigences de mobilité durable, risque de se multiplier. Appliqué de manière indifférenciée, ce critère ne peut qu'accentuer les disparités d'accès au service, entre notamment des territoires urbanisés desservis par d'autres réseaux de transport et des territoires ruraux ou de montagne qui n'en disposent pas. Le CESER recommande ainsi qu'il soit modulé en fonction des territoires, afin de mieux prendre en compte la diversité des situations locales.

Dans le même sens, il constate que l'aide individuelle au transport ne pourra être attribuée qu'à partir d'une distance de cinq kilomètres entre le domicile et le lieu d'études, distance qui devrait *a minima* être alignée sur celle qui s'applique aux services de transport scolaire, voire, en raison de l'absence d'offre de transports régionale, supprimée.

La situation particulière du financement du transport des apprentis doit enfin être clarifiée.

## Développer un service de transport inclusif

L'accessibilité au service de transport aux élèves à mobilité réduite reste un enjeu imparfaitement pris en considération. Il existe certes un service de transport spécifique des élèves en situation de handicap organisé par les Départements. L'objectif devrait toutefois être de garantir l'accès de l'ensemble des élèves à mobilité réduite au service régional, aux côtés des autres élèves. Le CESER demande ainsi à la Région de prévoir la mise en accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts ainsi que des véhicules, lors de leur renouvellement.

Par ailleurs, le CESER souhaite attirer l'attention sur le risque toujours présent de la fracture numérique, qu'elle soit liée aux difficultés de maîtrise des outils ou de zones blanches. S'il approuve la volonté de la Région de s'appuyer sur des solutions d'inscription et de paiement en ligne, c'est à la condition de continuer à proposer des alternatives (formulaire papier comme le prévoit le règlement) et/ou un accompagnement spécifique.

## Tarification sociale : une harmonisation qui va dans le bon sens

Au regard des enjeux de justice sociale, d'égal accès aux transports précédemment évoqués, le CESER ne peut qu'approuver l'instauration d'une tarification sociale sur le TER et le transport non urbain régional. Au-delà de l'harmonisation bienvenue des tarifications sociales sur l'ensemble des réseaux régionaux, ferroviaires et routiers, l'Assemblée retient l'élargissement des conditions d'éligibilité : basé sur les revenus (quotient familial) plutôt que sur le statut des bénéficiaires, le nouveau dispositif est plus équitable ; il permettra notamment d'inclure certains usagers en situation de précarité (travailleurs pauvres par exemple), qui ne rentraient pas dans le champ d'application du tarif social TER précédent. Le CESER s'interroge toutefois sur la fixation du seuil de revenus à 870 euros, inférieur au seuil de pauvreté que l'INSEE établit à 1015 euros<sup>1</sup>.

Le CESER note par ailleurs l'éligibilité des bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes handicapés (AAH) à la tarification solidaire régionale. Il demande que cette possibilité soit étendue aux titulaires de pension d'invalidité, à concurrence du niveau de l'AAH<sup>2</sup>.

Plus globalement, l'Assemblée considère que ce dispositif ne prendra pleinement son effet qu'à la condition d'assurer la pérennité d'un service public de proximité, tant à travers une offre de transport suffisante que de services associés.



---

Proposition de la commission 2 « Développement des territoires et Mobilité »  
Présidente : Camille DE AMORIN BONNEAU ; Rapporteuse : Rima CAMBRAY

Avec les contributions des commissions :

- 1 - « Education, Formation et Emploi »

Président : Olivier CHABOT ; Rapporteuse : Sylvie MACHETEAU ;

- 3 - « Environnement »

Présidente : Christine JEAN ; Rapporteur : Bernard GOUPY ;

- 5 - « Vie sociale, Culture et Citoyenneté »

Président : Alain BARREAU ; Rapporteur : Eric ROUX.



---

<sup>1</sup> INSEE Nouvelle-Aquitaine, *787 000 Néo-aquitains vivent sous le seuil de pauvreté, les deux tiers sous l'influence des grandes aires urbaines*, INSEE Analyses, n° 70, janvier 2019.

<sup>2</sup> La pension d'invalidité est attribuée aux personnes handicapées ayant exercé une activité professionnelle. Son montant peut être équivalent à celui de l'AAH et donc à terme des évolutions législatives dépasser le seuil de 870€.

Vote sur l'avis du CESER

« Harmonisation de l'organisation des transports scolaires : tarification et règlement de transport  
Harmonisation de la tarification sociale sur le TER et le transport non urbain régional »

**145 votants**

**Adopté à l'unanimité**

**Dominique CHEVILLON**

Président du CESER de Nouvelle-Aquitaine