

Fiche réalisée par l'ANATEEP
(Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public).

Bref historique

A partir de 1959 (ordonnance et décret du 6 janvier), développement réel des transports scolaires avec recherche d'une bonne implantation des établissements. Une carte scolaire est imposée.

Développement des « services spéciaux » (création par le décret du 7 décembre 1965) : la spécificité de leur organisation et de leur fonctionnement est reconnue.

Le décret du 31 mai 1969 annonce le principe de gratuité des transports scolaires. Toutefois un ticket modérateur est mis en place (dans les années 60, le Département et les familles financent à hauteur de 30 %).

La prise en charge systématique des transports d'enfants est assurée quand la distance domicile/école est de 3 km en zone rurale, 5 km en zone urbaine (définition INSEE).

Le département hérite de la qualité d'organisateur unique (décret du 4 mai 1973). Un contrat-type fixant les termes du conventionnement entre l'organisateur et l'exploitant est instauré.

1976 : l'État subventionne les élèves de 16 à 18 ans des établissements du second degré.

1982 et 1983 : loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et lois de décentralisation. A partir de septembre 1984, le Département gère en toute autonomie le dossier des transports scolaires (organisation, financement,...) en zone non urbaine.

12 juillet 1999 : la loi Chevènement crée les communautés d'agglomération qui deviennent autorités organisatrices de transport scolaire sur leur territoire. De nombreux départements voient fondre le nombre de leurs effectifs transportés.

Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)

(Extraits) [[1](#)]

Article 1 : Le droit au transport

Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.

Ces besoins sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les

moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.

Article 29 : Du transport routier non urbain de personnes

Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :

- ▶ Services réguliers publics ;
- ▶ Services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret ;
- ▶ Services privés ;
- ▶ Services occasionnels publics.

Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.

Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'État et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. Ils sont soumis à déclaration auprès du représentant de l'État dans le département concerné. Les services occasionnels sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'État dans le département concerné, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.

Règlementation

Véhicules jusqu'à 9 places

Transport d'enfants en véhicule de tourisme

(9 places maximum, conducteur inclus).

La réglementation appliquée au transport d'enfants dépend notamment de la taille du véhicule utilisé : plus ou moins de neuf places.

Une réglementation particulière s'impose au transport d'enfants dans des véhicules de moins de 9 places, conducteur inclus.

Visite technique

« Les véhicules de moins de dix places, conducteur compris, affectés au transport public de personnes sont soumis à une visite technique, au plus tard un an après la date de leur première mise en circulation, ou préalablement à leur utilisation au transport public lorsque celle-ci a lieu plus d'un an après la date de leur première mise en circulation. Cette visite technique doit ensuite être renouvelée tous les ans ». [2]

Permis B ou D

- ▶ Le permis B est valable jusqu'à 9 personnes (8 + conducteur).
- ▶ Le permis D est obligatoire pour les transports de plus de 9 personnes (8 + conducteur). [3]

Ceintures de sécurité

- ▶ En circulation, tout conducteur ou passager d'un véhicule à moteur doit porter une ceinture de sécurité homologuée dès lors que le siège qu'il occupe en est équipé. [4]
- ▶ Le conducteur doit s'assurer que ses passagers de moins de dix-huit ans sont maintenus soit par une ceinture soit par un dispositif de retenue adapté. Toutefois, dans le cas « d'une impossibilité d'installation et d'utilisation correcte des moyens de retenue disponibles » par exemple si le nombre d'enfants à transporter est trop important, on peut appliquer l'article R.221-4 paragraphe II du code de la route prévoyant que les enfants de moins de dix ans comptent pour une demi-personne si leur nombre n'excède pas dix. Au-delà, chaque enfant compte pour une personne (règle dite du « 2 pour 1 »). [5]

Remarque importante : dans le cadre d'un transport public de personnes, l'utilisation d'un système homologué de retenue pour enfant, ou d'une ceinture de sécurité n'est pas obligatoire. [6]

Visite médicale

Le permis de conduire valable pour les véhicules de la catégorie B ne permet la conduite [...] des véhicules affectés au transport public de personnes, que s'il est accompagné d'une attestation délivrée par le préfet après vérification médicale de l'aptitude physique du titulaire du permis. [7] [8]

Véhicules de plus de 9 places

Définition

« Le terme "transport en commun de personnes" désigne le transport de plus de huit personnes non compris le conducteur, les enfants au-dessous de dix ans comptant pour une demi personne lorsque le nombre de ces derniers n'excède pas dix. [9]

Lorsque ce nombre excède dix, seuls les dix premiers comptent pour demi personne, les enfants au-delà du dixième comptant chacun pour un adulte. »

Suppression des strapontins

« L'usage des strapontins permettant aux passagers de s'asseoir dans l'allée est interdit dans le cadre des services occasionnels de transport public définis par l'article 32 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ou, pour la région Ile-de-France, par l'article 3 du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers. » [\[10\]](#)

« Leur usage est également interdit dans le cadre des services privés définis par le décret n° 87-242 du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes et dans le cadre des services définis aux 3°, 4° et 5° de l'article 2 du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers, lorsque ces services n'ont pas un caractère régulier. »

Les strapontins dans l'allée sont interdits, sauf dans le cas des autocars de faible capacité si la largeur minimum exigée est totalement libre lorsque les strapontins sont repliés.

« Règle du 3 pour 2 »

[...] « Dans les véhicules conçus pour le transport d'adultes, tout siège transversal sans accoudoir central (ou avec accoudoir escamotable) prévu pour deux personnes peut servir pour trois enfants dont l'âge n'excède pas douze ans et sous réserve d'être bordé par un accoudoir du côté de l'allée ou d'être contigu à un autre siège. » [\[11\]](#)

Ces dispositions ne peuvent être utilisées que sur des trajets de transport en commun d'enfants n'excédant pas 50 kilomètres de longueur totale et si le véhicule n'est pas équipé de ceintures de sécurité. [\[12\]](#) [\[13\]](#)

Ceintures de sécurité

En circulation, tout conducteur ou passager d'un véhicule à moteur doit porter une ceinture de sécurité homologuée dès lors que le siège qu'il occupe en est équipé. [\[14\]](#)

En dessous de 3 ans, les enfants sont exemptés du port de la ceinture compte tenu de leur morphologie inadaptée.

Permis D

Le permis D est valable pour la conduite des véhicules automobiles affectés au transport de personnes sans qu'il soit fait de distinction entre les plus ou moins de 3,5 tonnes. Des restrictions de validité sont à prendre en considération. Elles tiennent compte de la formation des conducteurs, de l'âge des conducteurs ou encore l'obligation de satisfaire à une visite médicale. [\[15\]](#) [\[16\]](#) [\[17\]](#) [\[18\]](#)

Transport debout d'enfants

« Les personnes assurant l'accompagnement peuvent être transportées debout dans les seuls autobus ou autocars comportant des places debout. Les enfants sont transportés assis ». [19]

Cette règle peut faire l'objet d'aménagements limitativement prévus à l'article 75 de ce même arrêté.

« Toutefois, par dérogation à cette disposition, les enfants peuvent être transportés debout dans les autobus circulant à l'intérieur du périmètre de transports urbains et à l'extérieur dudit périmètre dans le cas prévu au troisième alinéa de l'article 2 du présent arrêté.

Sur demande de l'organisateur, et lorsqu'il s'agit de services réguliers publics, après avis de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains ou du département concerné, le commissaire de la République peut autoriser le transport des enfants debout dans les autocars comportant des places debout, lorsque ces autocars circulent à l'intérieur du périmètre de transports urbains et sur les voies situées à l'extérieur dudit périmètre mentionnés au troisième alinéa de l'article 2 du présent arrêté. Il peut également, suivant la même procédure et par dérogation, autoriser de telles conditions de transport pour des sections terminales (moins de dix kilomètres) de services non urbains. » [20]

Schéma décisionnel des transports scolaires

QUI DÉCIDE ?	Transport collectif non-urbain	Transport collectif urbain voire périurbain
ORGANISATION	1er NIVEAU Conseil général (A01)	Autorité urbaine (A01)
	2e NIVEAU (facultatif) Organisateurs secondaires (A02)	AO2 (plus rares)
EXPLOITATION	Régie (départementale, intercommunale, ou communale...) ou Entreprise	Régie ou groupe de transport

En zone non urbaine, le département est organisateur de premier rang. C'est donc sur lui que pèsent les plus lourdes responsabilités. Il s'occupe des transports scolaires, dont il assure désormais la gestion, l'organisation mais également le financement. Le choix du mode d'exploitation des services de transport dans le département est confié à l'autorité organisatrice territorialement compétente de plein droit (AO1) ou par délégation (AO2).

L'exploitation des services de transport public de personnes, et en particulier les services de transport scolaire peut être confiée soit à une régie soit à une entreprise de transport inscrite au registre des transports.

Le décret n° 84-322 du 3 mai 1984, repris dans l'article R 213-4 du code de l'éducation, impose un contenu minimal pour les conventions de transport scolaire :

- ▶ les établissements et les points d'arrêt à desservir,
- ▶ l'itinéraire à suivre et le kilométrage quotidien,

- ▶ le nombre de jours pendant lesquels le service est assuré, Ils • ’
- ▶ le nombre d’élèves prévus,
- ▶ les fréquences et les horaires à observer,
- ▶ les responsabilités respectives des parties au contrat dans les mesures à prendre pour assurer la garde des élèves,
- ▶ les conditions de transport des personnes n’ayant pas la qualité d’élèves.

Circulaire sur l’amélioration des transports scolaires

(Extraits) [[21](#)]

I - Nécessité d’une concertation accrue pour améliorer l’organisation, la sécurité et la qualité des transports scolaires.

I.A - Concertation et coopération.

[...] l’amélioration des transports scolaires nécessite une concertation plus développée entre les différents acteurs [...].

A cette fin, il convient de mieux connaître les besoins, de mieux tenir compte des réalités locales et du rythme de vie des enfants, de réduire au minimum la durée des transports et d’assurer une meilleure sécurité aux points d’arrêt.

Pour permettre la réalisation de ces objectifs, la concertation et la coopération doivent être développées à tous les niveaux :

- ▶ Au niveau départemental, les inspecteurs d’académie, directeurs des services départementaux de l’éducation nationale entretiennent les relations régulières avec les services organisateurs des transports. Ils prennent nécessairement contact avec ces derniers lors de la préparation des mesures de carte scolaire ainsi que pour le premier degré, des décisions d’aménagement du temps scolaire et de modification des horaires d’entrée et de sortie des écoles maternelles et élémentaires :
- ▶ En outre, sous l’autorité des inspecteurs d’académie, directeurs des services départementaux de l’éducation nationale, les inspecteurs de l’éducation nationale, chargés de circonscription, informés par les chefs d’établissement et les directeurs d’école, communiquent aux organisateurs tous renseignements pratiques qui pourraient leur être nécessaires, notamment les prévisions d’effectifs d’élèves - • concernés par les transports scolaires. Ils leur font part des observations et des propositions éventuelles des conseils d’administration des lycées et collèges et des conseils d’école. [...]
- ▶ Les services de l’éducation nationale collaborent avec les organisateurs des transports scolaires afin de définir les circuits et les modes de transports (autocar, minibus...) les mieux adaptés aux réalités locales (milieu rural, zones de montagne... de manière à respecter le rythme de vie des enfants.
- ▶ Dans le second degré, les chefs d’établissement harmonisent, autant que possible, les horaires d’enseignement, les communiquent aux autorités organisatrices et, en tant que de besoin, se concertent avec elles afin de réduire le temps de transport. Ils se préoccupent des transitions du temps scolaire au temps de transport.

Ils prennent les mesures nécessaires en fonction de l’âge des élèves et de la diversité des modes de transport utilisés (bicyclettes, cyclomoteurs, voitures) à la bonne organisation des mouvements d’élèves ’ à l’intérieur de l’établissement au moment de

la sortie des cours.

- Les chefs d'établissement et les directeurs d'école se rapprochent des services compétents de communes afin de rechercher les moyens permettant d'effectuer dans des conditions optimales de sécurité, l'entrée et la sortie des élèves, leur descente et leur montée dans les transports ainsi que l'attente devant les établissements scolaires. Ainsi, ils proposent aux maires, investis des pouvoirs de police et de gestion de la voirie communale, de prendre les mesures appropriées en vue d'améliorer les conditions de circulation et de stationnement aux abords des écoles et des établissements scolaires.
- Les chefs d'établissement et les inspecteurs de l'éducation nationale veillent à établir une bonne communication avec les responsables du service des transports afin qu'ils puissent s'informer mutuellement des divers incidents et aléas pouvant survenir au cours de l'année scolaire.

I.B - Rôle du conseil de l'éducation nationale institué dans le département (CDEN).

L'article 29 de la loi du 22 juillet 1983 prévoit que les départements, qui ont la charge des transports scolaires, consultent les conseils départementaux de l'éducation nationale. Le décret n° 85-8952 du 21 août 1985 relatif à la mise en place de ces conseils précise qu'au titre des compétences du département, ils sont consultés sur « l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires ». [...]

II - Actions en faveur de la sécurité et de la qualité éducative des transports.

II.A - Éducation à la sécurité.

L'éducation à la sécurité, relative aux règles de sécurité routière, est une obligation prévue par la loi du 26 juillet 1957 et du décret n° 93-204 du 12 février 1993. Elle est inscrite dans les programmes des écoles et des collèges et explicitée sur ce point par les circulaires du 25 septembre 1987 :

[...] Pour sa mise en œuvre, les actions proposées par les enseignants peuvent s'inscrire dans les campagnes existantes et s'appuyer sur les documentations variées émanant aussi bien du réseau du centre national de documentation pédagogique que de diverses associations spécialisées. [...]

II.B - Promouvoir la sécurité et la qualité des transports.

De meilleures relations humaines et une meilleure qualité de vie dans les transports doivent être recherchées.

[...] Une meilleure organisation des transports, tenant compte des impératifs posés, notamment, par l'âge des élèves peut permettre d'accentuer la recherche de qualité des transports.

Pour les jeunes élèves, en particulier, il est préconisé de prévoir la présence d'accompagnateurs.

En tout état de cause la sécurité des élèves doit être permanente et l'organisateur en est responsable. [...]

Organisation des sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires publiques

(Extrait) [[22](#)]

II. 8. Le transport

II.8.1. Procédure d'autorisation et de contrôle concernant le transport.

L'organisation d'une sortie scolaire induit souvent un déplacement en autocar(s). Bien que ce moyen de transport soit l'un des plus sûrs, il convient, néanmoins, d'être particulièrement vigilant. Pour les trajets de longue durée, on privilégiera le transport par train.

Trois cas peuvent se présenter, les deux derniers concernant un transport par autocar :

1er cas : Le transport est assuré par des transports publics réguliers : aucune procédure n'est à prévoir.

2e cas : Le transport est organisé par une collectivité territoriale ou par un centre d'accueil. Dans ce cas, la collectivité ou le centre délivrera une attestation de prise en charge qui sera jointe au dossier de demande d'autorisation.

3e cas : L'organisateur de la sortie, enseignant ou directeur d'école, fait appel à une entreprise de transport inscrite au registre préfectoral des sociétés de transport autorisées à exécuter des services de transports occasionnels.

Dans ces deux derniers cas :

► Au moment de la constitution du dossier de demande d'autorisation, l'organisateur de la sortie, ou la collectivité territoriale ou le centre d'accueil en charge du transport, remplit l'annexe 3 sur laquelle figure obligatoirement, pour les entreprises de transport public routier de personnes, le numéro d'inscription au registre préfectoral.

Il convient d'exiger du transporteur que le nombre de personnes participant à la sortie ne dépasse pas le nombre de places assises, hors strapontins (signalées sur la carte violette, configuration « transports d'adultes » lorsque le véhicule n'a pas été conçu uniquement pour le transport en commun d'enfants). Ce nombre de places fera l'objet d'une deuxième vérification par l'enseignant, juste avant le départ.

► Au moment du départ, le transporteur, ou la collectivité territoriale ou le centre d'accueil assurant le transport, fournira une fiche (annexe 4) sur laquelle il indiquera la marque, le numéro d'immatriculation et le numéro de la carte violette du véhicule, ainsi que le nom du conducteur et le numéro de son permis de conduire.

Une liste des élèves aura été préalablement établie et les numéros de téléphone des personnes à contacter, soigneusement indiqués en face de chaque nom. À l'aide de cette liste, les enfants seront comptés un à un, à chaque montée dans le véhicule.

Pendant le transport, le ou les accompagnateurs doivent se tenir à proximité d'une ou des issues.

II.8.2. Utilisation des véhicules personnels des enseignants et des membres de certaines associations.

Comme le précise la note de service n° 86-101 du 5 mars 1986 (BOEN n° 10 du 13 mars 1986), relative à l'utilisation des véhicules personnels des enseignants et des membres de certaines associations, le recours à l'utilisation des véhicules personnels pour transporter les élèves ne doit pas constituer une solution de facilité mais une mesure supplétive, utilisée en dernier recours, et donc exceptionnellement, en cas d'absence d'un transporteur professionnel ou de refus de celui-ci. En effet, de tels transports incombent normalement à cette profession, soumise à des contrôles de sécurité fréquents et tenue à une obligation de résultat. Les dispositions de cette note de service ne s'appliquent pas aux élèves des écoles maternelles. [...]

Fiche 3.10.06 de l'Incollable du Parent d'Élève

[1] Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982

[2] Article R 323-24 du code de la route

[3] Article R 221-4 du code de la route

[4] Articles R 412-1 à R 412-5 du code de la route

[5] Article 2 de l'arrêté du 27 décembre 1991

[6] Article R.412-2 paragraphe 111.3è du code de la route

[7] Article 4 de l'arrêté du 27 décembre 1991

[8] Article R 221-10 du code de la route

[9] Article 1er de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié

[10] Arrêtés du 26 février 1996 et 27 février 1997

[11] Article 52 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié

[12] Arrêté du 1er août 2003

[13] L'ANATEEP recommande une place par enfant

[14] Articles R 412-1 à R 412-5 du code de la route

[15] Article R 221-4 du code de la route

[16] Article R 221-16

[17] Article R 221-5

[18] Article R 221-10

[19] Article 75 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié

[20] L'ANATEEP recommande aux organisateurs de ne pas recourir au transport debout d'enfants

[21] Circulaire du 23 mars 1995

[22] Circulaire n° 99-136 du 21 septembre 1999