

Les
ressources



FICHE TECHNIQUE

LES SERVICES DE TRANSPORT SCOLAIRE EN ZONES PEU DENSES

PRÉSENTATION DE LA SÉRIE

La série « Boîte à outils - Mobilités en territoires peu denses » est une série de fiches présentant de façon synthétique les différentes solutions de mobilités collectives, partagées et solidaires pouvant être mises en œuvre sur des territoires peu denses. Ces services peuvent être mis en place, gérés ou financés totalement ou partiellement par les autorités organisatrices de la mobilité locale.

INTRODUCTION

« **L**es transports scolaires sont des services publics réguliers de transports routiers créés pour assurer principalement à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement » (article R.3111-5 du Code des transports).

Les transports scolaires permettent ainsi aux élèves d'accéder à leur établissement scolaire. À destination, l'arrêt est généralement situé à proximité immédiate de l'établissement scolaire. La localisation des arrêts par rapport aux lieux de résidence des élèves est plus variable selon les territoires, avec des arrêts situés parfois à proximité immédiate, ou parfois plus loin.

Les services de transport scolaire peuvent être ouverts à « d'autres usagers sous réserve que cette ouverture n'ait pas de conséquences sur la qualité du service pour les élèves »¹.

¹ [Article L.3111-7 du Code des transports](#)

SOMMAIRE

1 • Organisation d'un service de transport scolaire	p. 4
2 • Rôles de l'autorité compétente	p. 6
3 • Coûts et usages du transport scolaire	p. 7
4 • Ressources mobilisables pour financer ces services	p. 8
5 • Calendrier de mise en œuvre	p. 8
6 • Un transport scolaire en zone de montagne : la CC de Decazeville	p. 8
7 • La communauté de communes Cœur du Var, une AO2 périurbaine	p. 9
8 • Compléter les réseaux régionaux : le cas de la CC Val de Saône Centre	p. 9
9 • Conclusion	p. 10

Cas de transport d'élèves hors services réguliers scolaires

Le transport d'élèves par des services réguliers « ordinaires »

Certains élèves peuvent utiliser des services réguliers « ordinaires » pour accéder à leur établissement scolaire. Dans ce cas, les élèves peuvent voyager debout.

Cependant, dès lors qu'un service régulier est consacré principalement au transport d'élèves (desserte d'établissements scolaires, fonctionnement aux horaires et périodes scolaires uniquement¹), il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants (enfants transportés assis et attachés par une ceinture de sécurité, en vertu de l'article R. 411-23-2 du Code de la route).

La présente fiche est consacrée au transport scolaire et ne traite pas du cas du transport d'élèves par des services réguliers ordinaires.

Transport d'élèves en lien avec la scolarité

Les autres services de transports d'enfants en lien avec la scolarité (périscolaire, restauration scolaire, sorties scolaires...) ne sont pas du transport scolaire : il s'agit de services de transport privé, qui ne dépendent pas de l'AOM mais de la commune ou de l'EPCI titulaire de la compétence scolaire, ou de l'établissement scolaire.

¹ Voir la jurisprudence n° 1800785 du 23 mai 2019 du tribunal administratif de Poitiers (confirmée par la CAA de Bordeaux en avril 2022)

1 • ORGANISATION D'UN SERVICE DE TRANSPORT SCOLAIRE

La responsabilité de l'organisation du transport scolaire relève soit de la Région, soit de l'AOM locale selon les cas².

- Pour les **lignes dépassant le ressort territorial** des AOM locales, la compétence d'organisation du transport scolaire relève de **la Région**.
- Pour les **lignes intégralement incluses dans le ressort territorial** d'une AOM locale, la compétence d'organisation du transport scolaire relève :
 - de **l'AOM locale** pour le cas général (qui peut être la Région dans le cas de communauté de communes qui n'ont pas demandé le transfert de compétence),
 - de **la Région**, sur le territoire d'une communauté de communes AOM, qui n'aurait pas demandé à reprendre l'organisation de lignes de transport scolaire « historiques » (qui pré-existaient à la date de la prise de compétence mobilité).

En cas de création ou de modification d'un ressort territorial d'une AOM locale, lorsque des lignes de transport scolaires deviennent intégralement

incluses dans le nouveau ressort territorial³, **une convention est passée entre l'AOM locale et la Région**, afin de fixer les conditions de financement des services de transports scolaires dans le nouveau périmètre, la Région compensant intégralement les charges transférées à l'AOM locale⁴.

L'AOM (locale ou Région) compétente pour organiser des transports scolaires peut également **confier par délégation de compétence⁵ l'organisation de ces services à une « Autorité Organisatrice de 2^e rang (AO2)⁶**, qui peut être :

- une association de parents d'élèves ou une association familiale ;
- un établissement d'enseignement ;
- un syndicat mixte ;
- un établissement public de coopération intercommunale ;
- une commune ;
- le département ;
- la région, dans le cas où l'AOM compétente est une AOM locale.

² [Articles L.1231-1-1 et L.3111-7 du Code des transports](#)

³ sous réserve pour les communautés de communes qu'elles aient demandé à reprendre l'organisation de ces lignes (cf. articles L.3111-5 et L.3111-8 al.2 du Code des transports)

⁴ [Article L.3111-8 du Code des transports](#)

⁵ Cette délégation intervient dans les conditions décrites à l'[article L.1111-8 du CGCT](#)

⁶ [Article L.3111-9 du Code des transports](#)

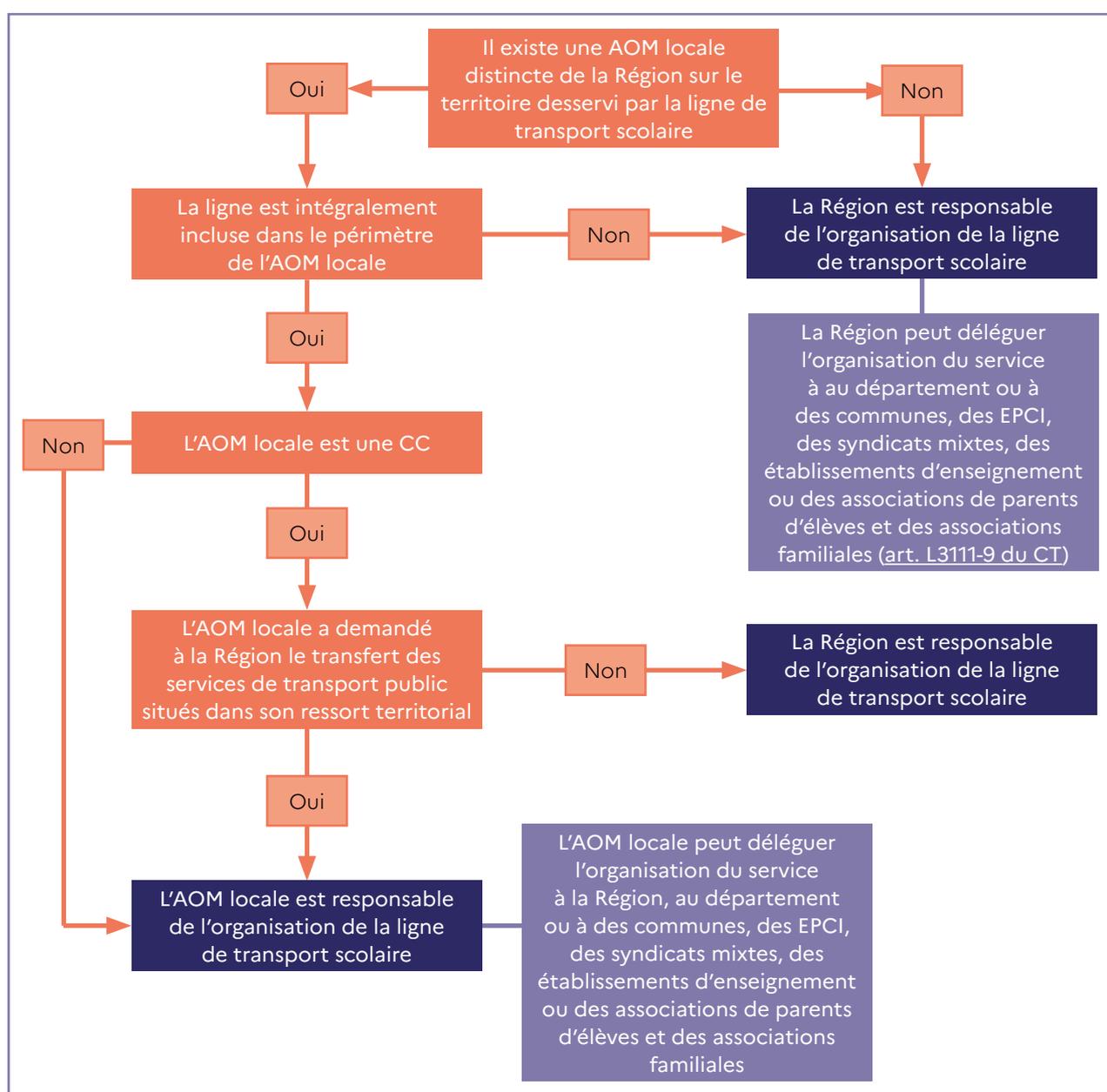
La convention définit la durée de la délégation, les objectifs à atteindre, les modalités financières ou de contrôle de la part de l'AOM. Celle-ci peut confier **tout ou partie de l'organisation** des transports scolaires à l'AO2, qui agit alors au nom de l'AOM de rang 1.

Une AO2 peut gérer soit l'ensemble des lignes scolaires d'un territoire, soit une partie seulement, les autres étant organisées par la Région ou l'AOM locale. L'AO2 peut identifier un besoin et être force de proposition pour la mise en place d'une nouvelle ligne scolaire.

Une AO2 peut exercer tout ou une partie seulement du rôle d'organisation des transports scolaires (gestion des inscriptions, gestion du transporteur, matérialisation des arrêts, communication et conseil aux familles, missions de sensibilisation des élèves notamment à la sécurité dans les transports scolaires...).

Une AO2 ne peut pas déléguer la compétence à une tierce personne (il n'y a donc pas d'AO3).

RÉPARTITION DES COMPÉTENCES SCOLAIRES ENTRE RÉGION ET AOM LOCALE



2 • RÔLES DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE

Les services de transport scolaire sont soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants⁷. Les enfants doivent ainsi être transportés **assis et attachés par une ceinture de sécurité** (sauf exceptions précisées à l'article 75 de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes).

L'organisation de lignes de transport scolaire comprend les missions suivantes :

- **gérer la communication du service** : cette mission permet de mettre en avant le service de transport scolaire, de tenir les familles informées de potentielles évolutions du service (nouveaux arrêts, nouvelles lignes, dates d'inscriptions) mais également de les informer d'éventuels évènements ponctuels comme une grève, par exemple ;
- **définir la tarification du service** : les grilles tarifaires des services de transports scolaires varient selon les réseaux et les autorités qui les gèrent. Certains territoires appliquent un unique tarif pour l'ensemble des enfants. D'autres prévoient des grilles tarifaires adaptées selon les revenus des familles ou selon le nombre d'enfants inscrits par famille, avec une dégressivité des tarifs. L'élaboration des grilles tarifaires est complexe puisque les tarifs doivent rester accessibles à tous, tout en contribuant à assurer l'équilibre du service ;
- **organiser et aménager les circuits** : les autorités compétentes font évoluer les circuits scolaires selon le contexte territorial et scolaire (évolution de la population, ouverture-fermeture-agrandissement d'établissement...), afin de répondre aux besoins des usagers et de conserver un certain équilibre entre le coût d'une ligne et son usage.

Dans plusieurs territoires, les services de transport scolaire sont organisés uniquement pour les élèves habitant à plus d'une certaine distance de leur établissement scolaire (généralement 3 km). Il s'agit d'une pratique généralisée ne s'appuyant pas sur une disposition légale.

Il existe ainsi d'autres territoires où le transport scolaire est assuré y compris dans un rayon inférieur à 3 km autour de l'établissement scolaire. Il est également nécessaire de matérialiser les points d'arrêt, voire de les aménager via des équipements spécifiques (ex : abris voyageurs), de garantir leur accessibilité (notamment pour les personnes à mobilité réduite) et de les sécuriser ;

- **gérer les inscriptions** : les processus d'inscriptions peuvent prendre des formes différentes selon les territoires : certains territoires ont choisi le tout numérique pour leurs inscriptions, d'autres les gèrent en physique ou par voie postale ;
- **organiser l'exploitation des services** : l'exploitation des lignes de transport scolaire est généralement confiée à un transporteur choisi à l'issue d'un appel d'offres ou peut être réalisée en régie (ou par une société publique locale). La présence d'une personne accompagnante n'est pas obligatoire mais peut être recommandée dans certains cas.

Les AOM peuvent imposer des points précis dans leurs marchés tels qu'un âge maximal et un âge moyen des véhicules. Enfin, la motorisation des véhicules des réseaux scolaires apparaît aujourd'hui comme un enjeu important dans les renouvellements de marchés, ceux-ci étant concernés par la conversion des flottes prévue par le Code de l'énergie vers du matériel à faible émission.

Le règlement des transports scolaires

Il est conseillé à l'autorité organisatrice d'élaborer un « **règlement des transports scolaires** ». Celui-ci précise les modalités de fonctionnement et d'utilisation des services scolaires. Ce règlement n'est pas obligatoire mais la majorité des autorités organisatrices en élabore car il permet utilement de partager avec les partenaires et les familles les règles d'usage, de fonctionnement (tarifs, inscriptions...) et de sécurité des services scolaires.

Ce document peut notamment prévoir une sanction en cas d'absence de port de la ceinture de sécurité ou d'incivilité, ou préciser la « règle des 3 km » évoquée dans la première partie de la fiche (desserte des élèves habitant à plus de 3 km des établissements).

⁷ [Article L.3111-7 du Code des transports](#)

3 • COÛTS ET USAGES DU TRANSPORT SCOLAIRE

Pour alimenter la présente fiche, le Cerema a réalisé cinq entretiens auprès d'AOM et AO2 organisant des services de transport scolaire.

Les principales caractéristiques de ces services sont synthétisées dans le tableau ci-après (données de l'année scolaire 2021/2022).

Territoire et autorité compétente	Communauté de communes Rumilly Terre de Savoie AOM	Communauté de communes Decazeville Communauté AOM	CC Cœur du Var AO2 (cf. retour d'expérience dans la fiche) Région Sud AOM sur le territoire de la CC	Groupement Familiales Rurales «Transport Scolaire des Bords de Sèvre» AO2 Communauté d'agglomération Terres de Montaigu AOM (et com. d'agglomération) depuis 2022 (avant: compétence transport scolaire à la Région)	CC Val Saône Centre AO2 Région ARA AOM sur le territoire de la CC
Nombre de communes et habitants	17 communes 30 000 habitants	12 communes 19 500 habitants	11 communes 43 000 habitants	23 communes desservies	15 communes 21 000 habitants
Nombre de circuits	40 circuits	35 circuits dont 3 lignes urbaines	7 lignes internes à la CC pour 2 collèges 10 lignes sortant du ressort territorial pour 2 autres collèges + 1 lycée	70 circuits	4 circuits desservant 4 communes (dans un rayon de 3 km autour du collège)
Nombre d'élèves transportés	1 800 élèves	700 élèves	3 100 élèves	1 550 élèves	182 élèves
Coûts de fonctionnement du service (coût de la prestation confiée à l'exploitant)	1 500 000 € par an	510 000 € par an	790 000 € par an pour les 7 lignes internes	Données non connues	92 000 € par an
Tarifification	99 € pour un enfant 162 € pour 2 enfants 186 € dès 3 enfants	65 € par enfant	Tarif plein : 90 € par enfant (tarif abaissé avec le contexte « Covid ») Tarif social (selon le quotient familial)	110 € par enfant	110 € par enfant
Nombre d'ETP* de la collectivité en charge du service	2 ETP	1,5 ETP	0,3 à 0,5 ETP pour le suivi des 7 lignes internes	1 ETP + 0,91 ETP pour l'accompagnement	0,05 à 0,1 ETP

*ETP : équivalent temps plein

Les informations collectées illustrent la variabilité des coûts d'un service de transport scolaire selon les caractéristiques du réseau.

Les coûts de fonctionnement pris en charge par la collectivité comprennent :

- les marchés publics passés avec les transporteurs ;
- les frais de gestion du service : inscription, logistiques de fonctionnement, communication ;
- les frais généraux liés au service : charges, ETP.

L'aménagement et la sécurisation des points d'arrêt de transport scolaire relèvent du gestionnaire de voirie (selon les cas, la commune, l'EPCI, le département, etc.) et du détenteur du pouvoir de police.

4 • RESSOURCES MOBILISABLES POUR FINANCER CES SERVICES

Les services de transports scolaires sont financés par :

- les recettes tarifaires ;
- le budget de l'AOM locale ou régionale.

Lorsque c'est un EPCI qui est AOM locale et organise les services de transport scolaire, l'AOM locale peut également s'appuyer :

- sur le versement mobilité lorsqu'elle le prélève⁸ ;
- sur les conventions financières avec la Région dans certains cas (par ex. : modification du ressort territorial entraînant un transfert de l'organisation de lignes scolaires).

5 • CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Une phase préalable d'études et de définition du besoin est nécessaire pour préciser les objectifs de desserte, la tarification, etc.

Lorsque le service est en place, il est utile de l'évaluer, par enquête auprès des familles concernées, ainsi que par mise en place de

système de comptage, pour orienter d'éventuelles évolutions du service.

Le schéma ci-après donne des indications relatives à la temporalité de mise en œuvre du service, dans le cas d'un marché public.



6 • UN TRANSPORT SCOLAIRE EN ZONE DE MONTAGNE : LA CC DE DECAZEVILLE

Depuis 2018, la communauté de communes Decazeville Communauté est l'autorité organisatrice de la mobilité des 12 communes de son territoire. Son service de transport scolaire transporte 700 élèves quotidiennement et dessert des établissements scolaires allant de la maternelle au lycée. Les élèves inscrits en post-bac dans ces établissements bénéficient également du service. L'ensemble du réseau de transport scolaire

compte 35 circuits dont 3 font partie du réseau urbain de la communauté de communes (lignes ouvertes à tous).

La communauté de communes gère en régie les inscriptions au service. Les familles effectuent les démarches d'inscriptions sur internet et paient en ligne.

⁸ Une AOM locale (hors Région) peut prélever le versement mobilité si elle organise au moins une ligne de service de transport régulier (hors transport scolaire).

Chaque inscrit reçoit les fiches horaires de chaque circuit. De plus, pour les lignes appartenant au réseau urbain, des flashcodes sont disponibles à chaque arrêt pour savoir en temps réel où se trouve le bus.

L'inscription au service coûte 65 euros par an par enfant aux familles (pour l'année 2021). La grille tarifaire n'est pas dégressive, toutefois, tous les

inscrits peuvent, pour 3 euros de plus lors de l'inscription, bénéficier de l'accès aux transports urbains gratuitement toute l'année.

Concernant l'organisation du réseau, la communauté de communes recourt à des marchés publics auprès des transporteurs. Le bon de marché, d'une durée d'un an, est renouvelable trois fois.

7 • LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES CŒUR DU VAR, UNE AO2 PÉRIURBAINE

La communauté de communes Cœur du Var est une communauté de communes périurbaine située entre Draguignan, Toulon et Brignoles. Elle a le statut d'AO2 depuis de nombreuses années puisqu'elle était déjà AO2 du département du Var lorsque ce dernier avait la compétence des transports scolaires. Ce territoire détient une spécificité qui veut que l'essentiel de ses élèves soit transporté en dehors de son territoire (le lycée et deux collèges de secteur sont en dehors du ressort territorial).

La communauté de communes n'a pas la charge de la régie financière du réseau, et se présente comme une interface entre les familles et la Région. Les principales missions qui lui ont été attribuées sont :

- le conseil et l'accompagnement des familles autour de la question du transport scolaire ;
- la sensibilisation des scolaires à la sécurité dans les transports, avec des ateliers qu'elle anime en partenariat avec l'Anateep (Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public) et les transporteurs dans

les classes de CM2 du territoire (challenge inter école/exercices théoriques et pratiques...);

- l'aménagement des points d'arrêts.

Elle est également force de propositions pour l'évolution et l'amélioration du service.

Depuis cinq ans, la communauté de communes se charge d'organiser des réunions au printemps, regroupant la Région, les établissements scolaires, l'Académie et les transporteurs, pour préparer la rentrée suivante.

Ces réunions permettent une meilleure coordination des actions entre les différents acteurs et une circulation plus fluide des informations qui conduisent à une anticipation du nombre d'inscrits et donc des moyens à mettre en place. Cela permet de préparer au mieux la rentrée en partageant les évolutions et les problèmes rencontrés par chacun. La communauté de communes contribue ainsi, en tant qu'AO2, au bon fonctionnement du service de transport scolaire.

8 • COMPLÉTER LES RÉSEAUX RÉGIONAUX : LE CAS DE LA CC VAL DE SAÔNE CENTRE

La communauté de communes Val de Saône Centre a souhaité organiser des lignes scolaires à la suite de la construction d'un nouveau collège sur son territoire. Ce nouvel établissement se trouve hors agglomération et la majorité des élèves sont domiciliés à moins de 3 kilomètres de celui-ci. Or, le département de l'Ain, autorité compétente à l'époque, n'organisait pas de transport scolaire

dans un rayon inférieur à 3 kilomètres autour d'un établissement scolaire.

La communauté de communes avait donc obtenu du Département de se voir déléguer la compétence pour la mise en place d'un service complémentaire et spécifique destiné aux collégiens domiciliés dans un rayon de 3 kilomètres autour du collège.

Le service propose donc quatre circuits réalisés par deux bus en double rotation, dans cette zone.

Pour la communauté de communes, le transport scolaire représente un budget d'environ

92 000 euros en 2021, et le coût de ce service pour les familles s'élève à 110 euros par an et par enfant. Un tarif adapté est proposé en cas de garde alternée (si l'un des parents n'est pas domicilié dans la zone couverte par le rayon de 3 km).

9 • CONCLUSION

Les services de transport scolaire constituent une offre indispensable pour les élèves et leurs parents, afin d'assurer l'accès des élèves à leur établissement. Ces services peuvent être ouverts à d'autres usagers et constituer ainsi une réponse adaptée aux territoires peu denses. Ils sont complémentaires à d'autres services de mobilité, intégrés dans un bouquet de services multimodaux adressés à l'ensemble des habitants du territoire.

Le Cerema peut vous accompagner pour planifier et organiser l'offre de mobilité de votre territoire, en intégrant le potentiel des services de transport scolaire, ou évaluer l'offre de mobilité existante.



Source : <https://www.sainthilairederiez.fr>

Pour en savoir plus

Note sur l'articulation des compétences Région / communauté de communes AOM (Ministère chargé des transports): <https://www.francemobilités.fr/sites/frenchmobility/files/inline-files/Articulation%20R%C3%A9gion%20CC%20AOM%20-%20fiche%20de%20synth%C3%A8se.pdf>

Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires, (Anateep, FNTV, UTP, GART, ADF, Régions de France, Services de l'État): https://www.anateep.fr/images/ressources/officiel-2020-guide_securite_dans_les_transports_scolaires.pdf

La série de fiches : Boîte à outils - Mobilités en territoires peu denses

- Fiche n° 1 : Les aires de mobilité en zones peu denses
- Fiche n° 2 : Le transport à la demande en zones peu denses
- **Fiche n° 3 : Les services de transport scolaire en zones peu denses**
- Fiche n° 4 : Les services de covoiturage en zones peu denses
- Fiche n° 5 : L'autopartage en zones peu denses
- Fiche n° 6 : Les services de transport régulier urbain en zones peu denses
- Fiche n° 7 : Les services de vélo en location longue durée en zones peu denses
- Fiche n° 8 : Le transport d'utilité sociale s'appuyant sur les véhicules de bénévoles en zones peu denses

LE CEREMA, DES EXPERTISES AU SERVICE DES TERRITOIRES

Le Cerema est un établissement public qui apporte son expertise pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires. Grâce à ses 26 implantations partout en France, il accompagne les collectivités dans la réalisation de leurs projets. Le Cerema agit dans 6 domaines d'activité : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Téléchargez nos publications sur doc.cerema.fr

LES SERVICES DE TRANSPORT SCOLAIRE EN ZONES PEU DENSES



Véhicule destiné aux transports scolaires (crédit : S. Zambon/Département des Landes)

CONTRIBUTEURS

Coordination :
Florence Girault (Cerema)

Rédacteurs :
David Dubois, Florence Girault, Clémence Jouvenel et Benjamin Saubion (Cerema)

Rellecteurs :
Claire Accossano (CC Coeur du Var), Nobélia Poulain de Lafontaine (CC Decazeville), Barbara Plassard (CC Val de Saône Centre), Gêrôme Charrier, Nicolas Pitout et Patrice Morandas (Cerema), Camille Baudelin (DGITM), Nancy Arthozoul (Gart)

CONTACTS

Cerema Territoires et ville
mobilites@cerema.fr



EXPERTISE & INGÉNIERIE TERRITORIALE | BÂTIMENT
| MOBILITÉS | INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT |
ENVIRONNEMENT & RISQUES | MER & LITTORAL