

---

# L'accompagnement dans les transports scolaires

---

Février 2020



Étude de l'Association nationale pour les transports éducatifs  
de l'enseignement public (ANATEEP) menée par

Éric BRETON, Directeur d'études

## Préambule

---

L'ANATEEP œuvre depuis plus de cinquante ans pour l'amélioration des transports collectifs de jeunes, qu'ils soient scolaires, périscolaires ou associatifs. À ce titre, elle produit régulièrement des documents de synthèse, des statistiques, des analyses qui permettent d'éclairer les décideurs locaux, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur les enjeux et les modalités du transport de jeunes.

La thématique du transport des plus jeunes, si elle concerne au premier chef les familles, pose également aux organisateurs de proximité toute une série de questionnements qui vont de leur responsabilité juridique jusqu'aux difficultés pratiques rencontrées au moment du transport (port de la ceinture, mobilité incertaine, etc). Le dossier des accompagnateurs surgit donc très vite dès que l'on parle de transport de maternelles.

L'ANATEEP a toujours demandé qu'un accompagnateur formé soit présent pour les transports d'élèves de maternelle. L'intérêt d'un accompagnement n'est pas une découverte. Un rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées portant sur : « L'accompagnement dans les transports scolaires de zone non urbaine », établi en avril 1997 par Mme Agnès de Fleurieu, Inspecteur général de l'Équipement, tenant compte notamment de la fréquentation croissante d'enfants qui n'atteignaient pas l'âge de la scolarisation obligatoire (alors à 6 ans), avait conclu :

*« il convient ... de recommander que, dans le cadre d'une démarche volontariste d'amélioration de la qualité et de la sécurité des transports de voyageurs, la recherche des modalités d'accompagnement les mieux adaptées à l'âge des enfants, et aux conditions locales soit entreprise dans les départements qui n'ont pas encore prévu d'accompagnateurs, en particulier pour les enfants les plus jeunes ».*

Rappelons qu'en transport scolaire, il n'y a aucune obligation réglementaire d'accompagnement des écoliers pendant le transport. Néanmoins, la jurisprudence, ancienne (heureusement !) et constante fait fi de la réglementation en vigueur : les tribunaux affectent systématiquement une forte responsabilité aux autorités de la mobilité en cas de défaillance dans la surveillance des enfants transportés. Face à ces contraintes, que font ces dernières ? C'est tout l'objet de la présente étude. En 2012, l'ANATEEP avait lancé un bilan de l'accompagnement en France. Ses résultats avaient été diffusés et la synthèse publiée dans un numéro<sup>1</sup> de la revue *Transports scolaires*. Dans ce document, vous avez les résultats de notre deuxième enquête portant sur l'accompagnement dans les transports scolaires. Ils constituent un excellent benchmark pour toutes les autorités organisatrices de la mobilité, intercommunales... ou régionales.

Nous remercions vivement les nombreuses autorités organisatrices de la mobilité et les régions qui se sont impliquées dans la collecte et la transmission de leurs données, permettant ainsi une bonne représentativité de notre échantillon.

---

<sup>1</sup> « Accompagnement des maternelles : une étude exclusive », in *Transports scolaires* n°179, octobre 2012, pp. 14 à 19

## Méthodologie & logique du plan

---

Reprenant la distinction légale entre les deux types d'autorités organisatrices de premier rang (AO1) de transport scolaire, nous avons exploité successivement les données respectives aux AOM puis aux régions. Pour ces dernières, nous avons systématiquement désagrégé les statistiques transmises afin de passer de résultats globaux sur la région à ceux de leurs pôles territoriaux. En procédant de la sorte, on retrouve peu ou prou le fonctionnement antérieur avec les conseils départementaux.

Cette méthode était essentielle pour proposer des comparaisons pertinentes avec notre précédente enquête de 2012. Afin de faciliter ces allers-retours, nous avons fait le choix de reprendre l'intégralité des indicateurs de 2012, avec une légère variante pour l'un des items (en étant désormais plus précis sur les consignes écrites transmises aux accompagnateurs).

Le plan se décline en trois grands chapitres :

1. Les autorités organisatrices de la mobilité
2. Les pôles territoriaux des régions
3. La synthèse

Les deux premiers chapitres sont traités en miroir, reprenant la même structuration : étude du profil des collectivités répondantes, puis leurs résultats sur la politique d'accompagnement mise en place (ou pas).

Enfin, la synthèse revient à mettre en regard les principaux résultats des deux types d'AO1, intercommunales et régionales. Est proposée une fiche reprenant les chiffres clés obtenus par l'enquête.

Enfin, la table des matières placée à la fin de ce rapport vous permet (dans sa version numérique) par des liens hypertextes de vous y déplacer facilement.

Avertissement : cette enquête a été intégralement financée par l'ANATEEP. Toute mention, même partielle, doit s'accompagner de la mention des sources (« source : enquête ANATEEP 2020 »). Merci de votre compréhension.

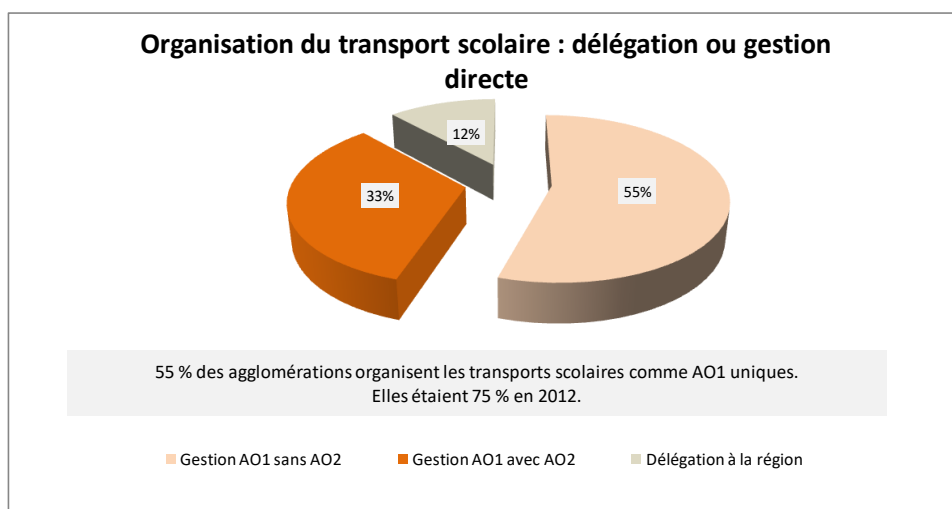
# **Chapitre 1 - Les autorités organisatrices de la mobilité**

## 1- L'enquête

Les questionnaires de notre enquête ont été expédiés en métropole et outremer, aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM), autorités organisatrices de premier rang (AO1) de transport scolaire. Dans le détail, ont été sollicitées : les 22 métropoles, les 13 communautés urbaines, les 223 communautés d'agglomération. En 2012, nous n'avions pas enquêté les communes et communautés de communes car elles étaient à une écrasante majorité des AO2. Cette année, compte tenu des restructurations de la carte intercommunale, nous les avons intégrées. Environ 90 communautés de communes sur 1000 sont autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Toutes les agglomérations ne sont pas en charge des transports scolaires car elles peuvent avoir délégué cette compétence. Deux cas se présentent :

- Certaines agglomérations s'appuient sur des syndicats mixtes : exemple de la métropole de Grenoble au SMTC, CA de Béziers ou CA du Pays de l'Or à Hérault Transport,... pour le traitement des résultats, ces réponses de syndicats mixtes ont été basculées dans les EPCI d'origine.
- Certaines agglomérations délèguent à la région, en tant qu'AO2, comme le permet la loi : Evreux Portes de Normandie à la région Normandie<sup>2</sup>, CA de Château-Thierry aux Hauts de France, Grand Auch Cœur de Gascogne à Occitanie, CA Saint-Dié des Vosges à Grand Est,... Selon notre enquête, 9 agglomérations (7 CA, 1 CC<sup>3</sup> et 1 CU<sup>4</sup>) sont dans ce cas et délèguent ce dossier à la région. C'est 12 % de notre échantillon (contre 20 % en 2012).



Source : ANATEEP 2020

Il faut également souligner que sur les neuf agglomérations « délégantes », deux s'approprient à récupérer les rênes du transport scolaire, l'une en 2021, l'autre en 2022.

<sup>2</sup> EPN devrait récupérer de la Région l'intégralité de ses compétences d'ici septembre 2021.

<sup>3</sup> Communauté de communes d'Argonne champenoise.

<sup>4</sup> La CU du Grand Poitiers va reprendre sa compétence sur les transports scolaires au 1<sup>er</sup> septembre 2020 après le transfert de compétences de la région Nouvelle-Aquitaine sur 27 nouvelles communes de son ressort territorial. Dans ce cadre, une politique en faveur de l'accompagnement se construit pour la prochaine rentrée.

Au final, ont été reçues 102 réponses d'agglomérations, de tout type, dont 95 ont été analysées dans cette étude. Cela correspond à un taux de retour global assez faible de 27 %.

Type d'AO1	Réponses	En France	Taux de retour
Communautés de communes (CC)*	13	90	14 %
Communautés d'agglomération (CA)	65	223	29 %
Communautés urbaines (CU)	7	13	54 %
Métropoles (M)	10	22	45 %
Total intercommunalités	95	348	27 %

Source : ANATEEP 2020

\*avec compétence « AOM » ou « Organisation du transport non urbain »

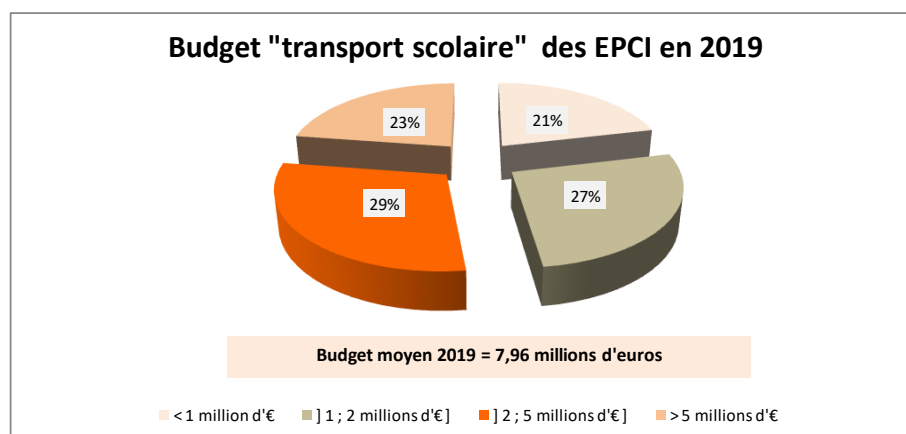
\*\*estimé

Mais cette moyenne cache des différences fortes : si les communautés de communes ont très peu répondu (nouvelles prérogatives ; faute de personnel dédié à l'enquête ?!...), le taux de retour est excellent pour les métropoles et surtout pour les communautés urbaines (54 %) !

## 2- Profil des autorités organisatrices de la mobilité « répondantes »

### Le budget « transport scolaire » en 2019

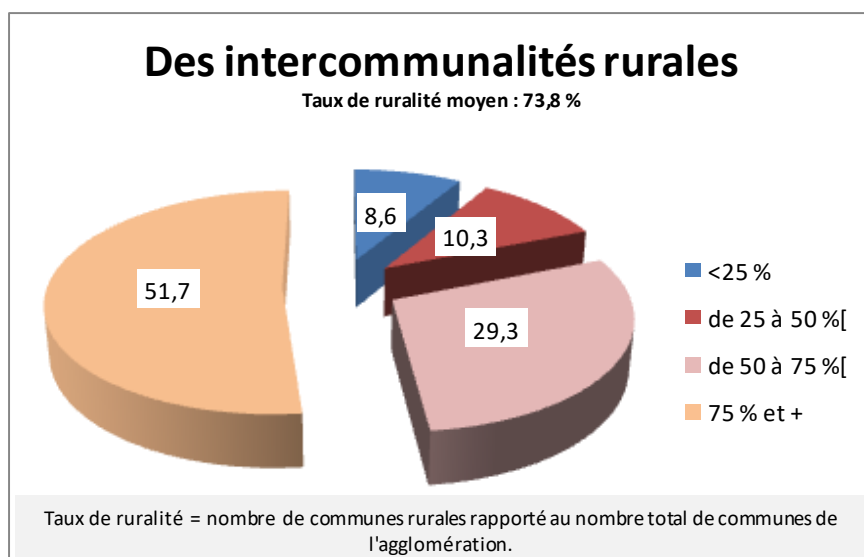
Les agglomérations enquêtées, outre un statut juridique différent, présentent des budgets « transport scolaire » allant de 200 000 euros (CA du Grand Cognac – 2000 élèves transportés) à... 27894912 € pour la métropole Aix-Marseille-Provence et ses 56429 élèves transportés quotidiennement ! 9 EPCI (soit 12 % du total) ont un budget supérieur à 10 millions d'euros.



Source : ANATEEP 2020

Cela témoigne d'une très grande diversité entre EPCI, confirmée par notre étude quadriennale<sup>5</sup> lorsqu'on analyse leur plus ou moins grande ruralité (voir graphique suivant).

<sup>5</sup> *Les agglomérations face au transport des scolaires*, ANATEEP, étude menée par Eric Breton, novembre 2017, 39p. Synthèse de l'étude dans *Transports scolaires* n°200, janvier 2018, pp. 16 à 19.



Source : ANATEEP 2017

Ces montants sont toutefois à prendre avec précaution tant les EPCI ont souvent toutes les peines du monde à identifier la partie « transport scolaire » dans leur budget. Certains EPCI revendiquent même le fait que le transport des scolaires soit entièrement dilué dans le budget général. Ils « estiment » alors la part dédiée aux scolaires. De nombreuses agglomérations sont ainsi, en l'absence de systèmes embarqués, dans l'impossibilité de déterminer exactement le nombre d'élèves qui, chaque jour, sont réellement dans les bus ou les tramways. Elles ne disposent que du nombre d'abonnements scolaires (ou « moins de 26 ans »), ce qui apparaît très insuffisant.

Malgré ces difficultés de recueil de données, l'enquête permet de déterminer **pour 2019 un budget « transport scolaire » moyen de 7,96 millions d'euros**. Cette moyenne cache de fortes disparités puisque, si l'on ne prend en compte que les seules communautés d'agglomération, le budget moyen affecté au transport scolaire ne s'élève plus qu'à 3,28 millions d'euros<sup>6</sup>.

## Les élèves transportés

### Nombre moyen d'élèves transportés quotidiennement en 2019 dans les agglomérations répondantes

	Elèves transportés	Elèves sur SATPS
<b>Moyenne globale</b>	<b>6606</b>	<b>46 %</b>
en métropole	28640	17 %
en CU	7610	32 %
En CA	4660	59 %
En CC	2020	73 %

Source : ANATEEP 2020

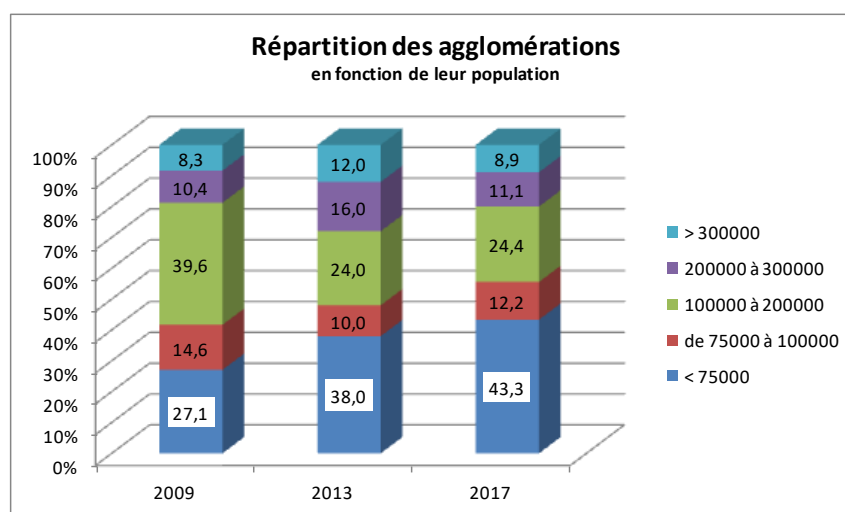
<sup>6</sup> contre 9,46 millions d'€ pour les métropoles et 8,02 millions d'€ pour les communautés urbaines.

Toutes structures confondues, **le nombre moyen d'élèves transportés quotidiennement s'élève à 6606**. Si l'on se réfère à la précédente enquête « accompagnement » de l'ANATEEP, en 2012, cet indicateur s'établissait à 6744.

Cette moyenne de 6606 élèves transportés quotidiennement en 2019 pourrait donc apparaître remarquablement stable. En fait, elle cache deux mouvements successifs :

- de 2012 à 2017, les périmètres de transport urbain (PTU) puis les ressorts territoriaux (RT) n'ont cessé de se dilater, des contingents entiers de communes rurales basculant dans le giron des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Il s'agissait surtout des communes périurbaines où le potentiel d'élèves à transporter était important. Notre étude de 2017 montrait que la moyenne culminait alors à 8555 élèves transportés quotidiennement<sup>7</sup>.
- Depuis 2017, l'intercommunalité a encore progressé en nombre de structures (en 2017, il n'y avait que 168 communautés d'agglomération contre 223 aujourd'hui ; 25 communautés de communes ayant pris compétence contre 90 !). Par ailleurs, la suppression des structures syndicales par absorption des communautés de communes, dans les secteurs les plus ruraux, a amplifié l'émiettement des territoires de compétence régionale. De nombreuses petites intercommunalités ont pris compétence « transport ». Conséquence logique : en moyenne, le nombre d'élèves transportés quotidiennement par les agglomérations a fléchi.

Cette hypothèse de nouvelles petites intercommunalités ayant pris compétence, avec peu de population (donc moins de demande potentielle de transport), était annoncée par notre étude de 2017 (voir tableau ci-dessous). La part des EPCI de moins de 75000 habitants dans le total des intercommunalités était passée de 38% en 2013 à 43% en 2017. Le mouvement s'est donc poursuivi ces deux dernières années. Et, si la loi d'orientation des mobilités (LOM) réussit à mobiliser des communautés de communes rurales pour organiser les déplacements dans les « zones blanches », on peut penser que ce mouvement s'amplifiera encore. Nous devrions le montrer dans notre prochaine étude quadriennale (en 2021).



Source : ANATEEP 2017

<sup>7</sup> C'est en 2016, moment historique, que pour la première fois dans l'histoire des transports scolaires, davantage d'élèves étaient transportés dans les agglomérations que dans les départements.

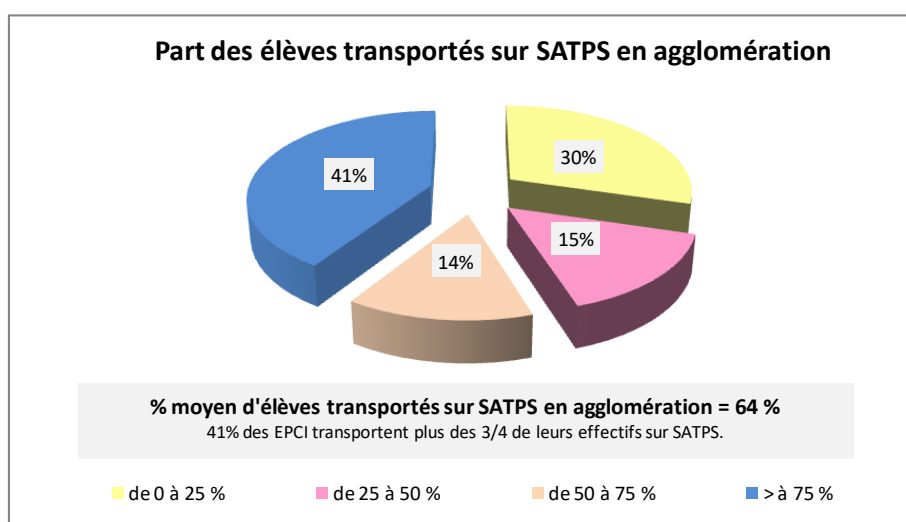


Dans le détail des résultats, on constate que tous les niveaux d'intercommunalité, excepté les communautés de communes, voient leur effectif moyen d'élèves transportés fléchir par rapport à 2017. Outre la dilatation des ressorts territoriaux, on constate qu'un nombre significatif d'EPCI a changé de statut pour un niveau « supérieur ». Un exemple : Toulon Provence Méditerranée est passée du statut de communauté urbaine à celui de métropole à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, en vertu de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Elle n'a pas le potentiel de déplacements d'élèves que peut avoir la Métropole de Lyon... Ces exemples tendent à baisser la moyenne des effectifs transportés chaque jour par catégorie d'EPCI. Pour les seules métropoles, elle est ainsi passée de 35050 en 2016 à 28640 aujourd'hui.

## La spécificité du transport scolaire

On notera que **le recours aux services dédiés aux scolaires est fort dans les communautés de communes ; il est faible dans les métropoles**. La moyenne globale, tous types d'EPCI confondus, s'établit à 46 %. Cette moyenne est tirée par les métropoles, qui ont fortement répondu, et qui présentent un très faible taux d'élèves transportés sur services dédiés (17 %). Néanmoins, l'alerte générale lancée par l'ANATEEP en 2017 et 2018 contre l'intégration accélérée des scolaires dans les services réguliers « ordinaires » (SRO), notamment en agglomération de taille intermédiaire, trouve ici sa justification. En 2012, 54 % des élèves étaient encore transportés sur SATPS en agglomération.

La condamnation d'une communauté d'agglomération en 2019 par le tribunal administratif de Poitiers<sup>8</sup> lui demandant de requalifier un SRO en SATPS ayant fait l'effet d'une bombe « juridique » ; les élu(e)s et les technicien(ne)s seront-ils désormais circonspects et étudieront-ils les services un à un ?



Source : ANATEEP 2020

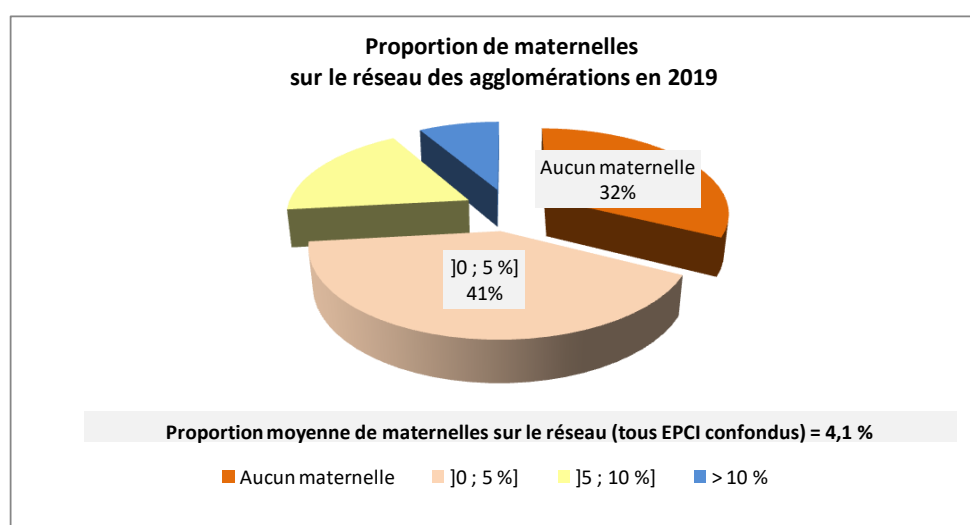
<sup>8</sup> La première condamnation d'une autorité organisatrice de la mobilité est venue requalifier un SRO « à vocation scolaire » en SATPS [TA de Poitiers, 23 mai 2019, CARO/Louvrier, n°1800785. Pas en ligne. Nous demander le jugement]

De nombreuses agglomérations (CA Pays ajaccien, Beaune Côte et Sud, Grand Guéret, Valence Romans déplacements, Seine Normandie Agglomération, Gard Rhodanien, Vitré Communauté, Vienne Condrieu Agglomération, Roannais agglomération, TCO à La Réunion, SM4CC à Bonneville, etc.) transportent tous leurs élèves sur des circuits dédiés.

### 3- Les résultats de l'enquête

#### Les transports de maternelle

On recense dans l'enquête **14 441 enfants de maternelle transportés dans les 95 EPCI ayant répondu soit 4,1 % du total des élèves transportés chaque jour**. Le transport de maternelles reste donc une problématique assez circonscrite.



Source : ANATEEP 2020

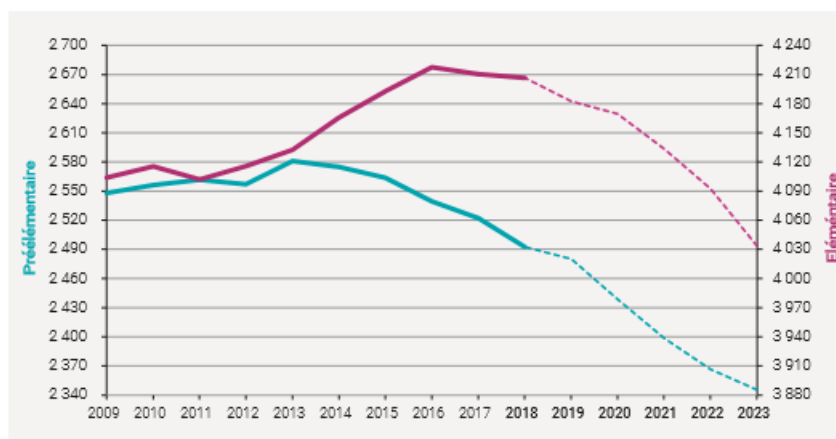
**Si plus du quart des agglomérations comptent une proportion infime de maternelles à transporter (entre 0 et 1 %), à l'opposé, presque la même proportion en compte plus de 10 % !**

Il s'agit par exemple de réseaux comme celui de la CA de la Riviera, du Grand Dole, de Blois, du Puy en Velay, de Nantes Métropole, de la région dieppoise, de Limoges Métropole, du Grand Paris Seine Ouest, de la CINOR. Lorsqu'il est concerné, un EPCI gère en moyenne 24 circuits avec des maternelles sur un total moyen de 80 SATPS. En moyenne, chaque réseau de transport intercommunal gère 212 élèves de maternelle. Cela gomme évidemment de fortes disparités entre EPCI.

La proportion de 4,1% d'élèves de maternelle transportés sur les réseaux de transport est en légère baisse si on la compare avec celle de 2012, date de notre dernière enquête d'envergure sur le sujet : 4,9 %. Cette légère érosion s'explique parfaitement au regard de l'évolution des effectifs scolarisés dans le premier degré. En effet, la maternelle aura perdu 100 000 élèves entre 2013 et 2019<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Ses effectifs auront effectivement chuté d'un pic de 2,58 millions d'élèves de maternelle en 2013 à... 2, 48 millions en 2019.

## Effectifs d'élèves dans l'enseignement préélémentaire et l'enseignement élémentaire (en milliers)



Lecture : l'échelle de gauche concerne les effectifs d'élèves en préélémentaire (courbe bleue) et celle de droite les effectifs en élémentaire (courbe prune). Une graduation correspond à une évolution de 30 000 élèves pour le préélémentaire et pour l'élémentaire. Ainsi entre les rentrées 2017 et 2018, les effectifs en préélémentaire ont diminué de 29 800 élèves et de 3 800 élèves en élémentaire.

Champ : France métropolitaine + DOM, secteurs public et privé sous et hors contrat, hors ULIS.  
Source : MENJ-DEPP.

Réf. : Note d'Information, n° 19.05. © DEPP

### Effectifs de maternelle

#### Les prévisions de la DEPP – Ministère de l'éducation nationale

Après une baisse de 29 800 élèves à la rentrée 2018 (- 1,2 %), les effectifs en préélémentaire devraient à nouveau diminuer au cours des cinq prochaines rentrées scolaires. La baisse était moins forte à la rentrée 2019 (- 12 400 élèves) mais sera nettement plus importante aux rentrées 2020 et 2021 (respectivement - 41 400 et - 40 100 élèves). Cette tendance à la baisse s'infléchira ensuite pour les deux rentrées suivantes (- 32 100 élèves en 2022 puis - 21 000 en 2023). Ces diminutions d'effectifs s'expliquent en très grande partie par le remplacement des générations : les générations 2016 et 2017 âgées de 3 ans respectivement aux rentrées 2019 et 2020 remplaceront celles de 2013 et 2014, de taille plus importante, âgées de 6 ans qui quitteront le niveau préélémentaire. La population estimée des enfants âgés de 3 à 5 ans devrait ainsi diminuer de 32 400 à la rentrée 2019 et de 48 100 à celle de 2020

Source : DEPP

**Nombreuses sont les grandes agglomérations à indiquer qu'elles ne transportent aucun maternelle sur leur réseau (Brest, Rennes, Orléans,...)<sup>10</sup>.**

Des EPCI plus petites sont dans la même situation : CA de l'Albigeois, Saint Malo Agglo, Angers Loire, Smitral Longwy, Agglo du Calaisis, SM de Pointe-à-Pitre,... La catégorie « aucun maternelle transporté » est ainsi la seule classe à voir son importance croître fortement entre 2012 et 2019 (de 5 à 32 %), au détriment de toutes les autres (voir tableau ci-après).

**Au final, les trois quarts des intercommunalités (73 %) ont moins de 5% de leurs effectifs transportés scolarisés en classe préélémentaire. Elles n'étaient que 56 % dans cette situation en 2012.**

<sup>10</sup> Les métropoles répondantes n'affichent d'ailleurs qu'un seul petit pourcent d'enfants de maternelle transportés.

### Transport de maternelles : comparaison 2012/2019

Part des maternelles transportés dans le réseau	2012		2019	
	Nombre	%	Nombre	%
Aucun maternelle	2	5	23	32
De 0,1 à 5 %	20	51	29	41
De 5,1 à 10 %	8	21	13	18
> à 10 %	9	23	6	8
Ensemble	39	100	71	100

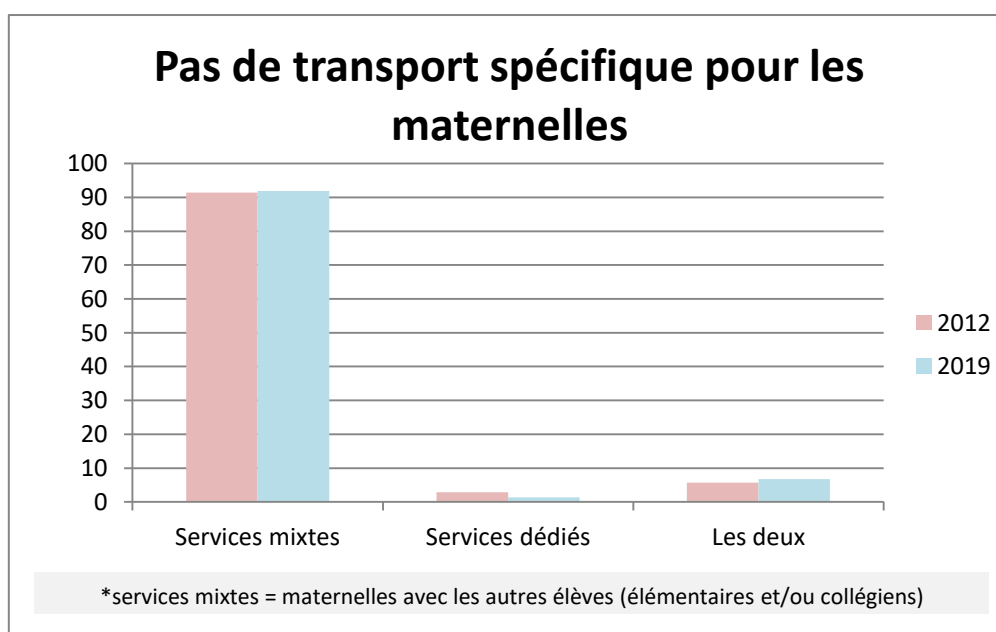
Source : ANATEEP 2020

En termes de services concernés par les maternelles, on constate que :

- Les agglomérations ont mis en place un total de 6661 SATPS (projection nationale : 24670 SATPS) dont 1788 concernent au moins un élève de maternelle (projection nationale : 6622), soit 27 % du total des SATPS (contre 26 % en 2012).
- Sur ces 6661 circuits, 1568 (soit 24 % du total des SATPS) accueillent même plus de 5 enfants de maternelle (contre 22 % en 2012).

L'enquête de 2019 témoigne d'une grande stabilité de la problématique du transport des maternelles par rapport aux résultats obtenus en 2012. Dès lors que des circuits sont mis en œuvre, environ le quart d'entre eux est concerné par le transport des élèves scolarisés en préélémentaire.

Comme le montre le tableau suivant, les agglomérations ne prévoient pas d'adaptation de leur offre pour prendre en charge les enfants de maternelle. Ce sont presque toujours des services scolaires mixtes, acceptant les élèves de tout âge. Il n'y a aucune évolution sensible sur ce point entre 2012 et 2019.

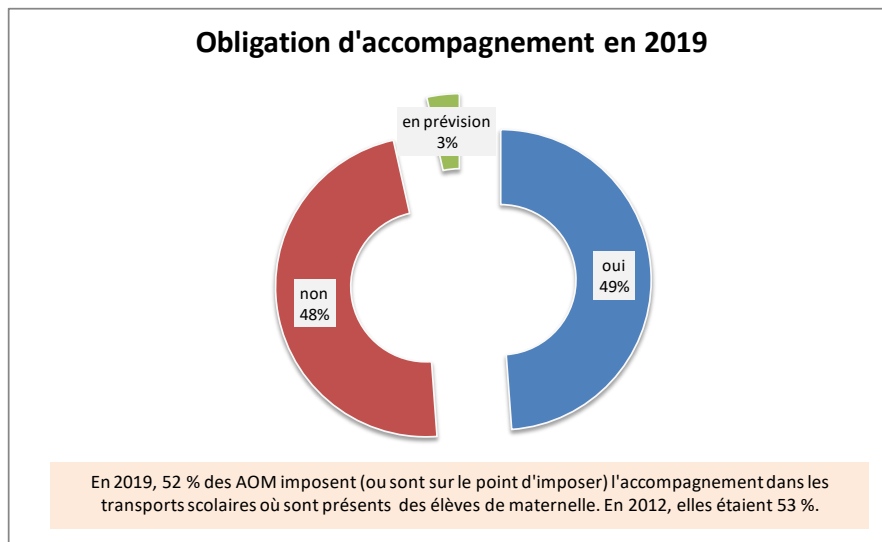


Source : ANATEEP 2020

## L'accompagnement

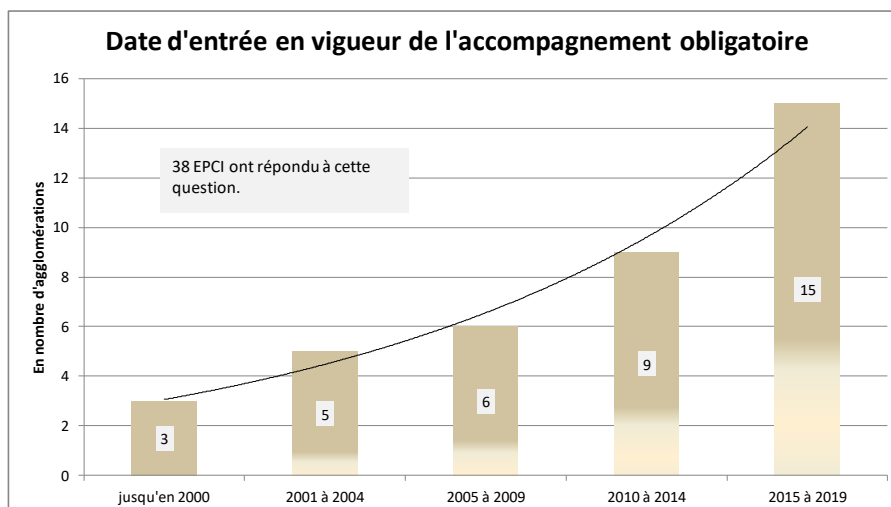
### L'obligation d'accompagnement

Par rapport à 2012, il n'y a pas d'évolution sensible en termes de mesures visant l'accompagnement obligatoire puisque la situation est remarquablement stable. En 2019, 52 % des autorités organisatrices de la mobilité imposent l'accompagnement, ou sont sur le point de l'imposer (contre 53% en 2012). Rappelons qu'en 2009, cette proportion n'était, selon nos propres statistiques, que de 40 %.



Source : ANATEEP 2020

Cette stabilité apparente ne doit cependant pas cacher la prise de conscience progressive des AOM sur cette question de sécurité des enfants transportés. En effet, depuis 2012, le nombre d'EPCI compétents en transport scolaire est beaucoup plus important ; le « volume » de décisions favorables à l'accompagnement obligatoire est en nette augmentation. Pour percevoir ce mouvement, il est ainsi très intéressant de prendre en compte les dates d'entrée en vigueur de cette obligation d'accompagnement.



Source : ANATEEP 2020

Les pessimistes rétorqueront que, malgré cette évolution, 48 % des AOM ne se préoccupent pas encore d'accompagnement des élèves de maternelle, soit parce que ces agglomérations n'en transportent pas<sup>11</sup>, soit parce qu'elles n'en mesurent pas l'importance. L'analyse que nous faisons des réponses apportées exige néanmoins que l'on insiste sur deux points :

- la présence d'autorités organisatrices de second rang (AO2) n'est pas déterminante : accompagnement rendu obligatoire par l'AO1 ou pas, la proportion de délégation reste la même (37 %) (voir tableau ci-dessous).

#### **Accompagnement obligatoire et présence des AO2**

Accompagnement obligatoire = 45		Accompagnement non obligatoire = 41	
Présence d'AO2	Absence d'AO2	Présence d'AO2	Absence d'AO2
17	28	15	26

Source : ANATEEP 2020

On ne peut donc pas dire que si l'EPCI AO1 n'impose rien, c'est qu'il s'appuie sur ses organisateurs locaux et s'en remet à leur gestion de proximité. La délégation de compétence n'est pas une variable explicative de la présence d'accompagnateurs.

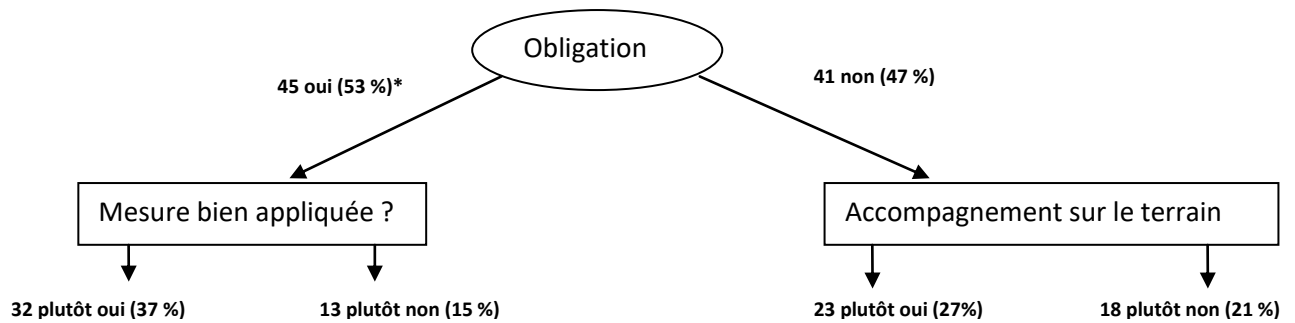
- la part globale du taux d'accompagnement (53 %) ne donne qu'une image imparfaite de la réalité de terrain.
  - o En effet, là où l'accompagnement est rendu obligatoire par l'agglomération, remontent un certain nombre de difficultés, voire d'oppositions avec les communes membres au sein du ressort territorial<sup>12</sup>. Cela peut aller jusqu'à se traduire localement par l'absence d'encadrants. Ainsi, 29 % des AO1 ayant pris une mesure d'accompagnement obligatoire reconnaissent des difficultés. C'est depuis 2012 l'un des items qui aura connu le plus d'évolution puisqu'on est passé de 0 à 29 % ! Cela s'explique aussi par la difficulté croissante de financement de la mesure : si l'on veut un peu caricaturer, on peut dire que celui qui décide (l'AOM) ne paie pas (la commune est parfois sommée de payer l'accompagnatrice !) Et cela pose de nombreuses difficultés localement...
  - o À l'inverse, là où l'accompagnement n'est pas obligatoire sur le ressort territorial, des AO2 ou des collectivités locales (voire leur regroupement) « employeurs » (sans le statut d'AO2) mettent en place des accompagnateurs. Selon les AO1, environ 55 % de ces organisateurs locaux prennent des initiatives pour mettre en place l'accompagnement.

<sup>11</sup> Notamment celles qui sont resserrées autour de leur centre urbain, où les écoles sont proches des domiciles des familles et où le recours à d'autres modes est mieux adapté (marche à pieds, caracycles, automobile des parents,...)

<sup>12</sup> Pour un développement sur ce point, reprendre le 4-8° de la note technique de l'ANATEEP : « *Note sur l'accompagnement dans le transport scolaire* », 24 avril 2019, 11 p. Disponible au service assistance-conseils de l'ANATEEP ou sur l'espace « documentation adhérents » du site internet [www.anateep.fr](http://www.anateep.fr)

## Schéma : l'accompagnement dans les agglomérations

Point de départ : 86 agglomérations (hors transfert région)



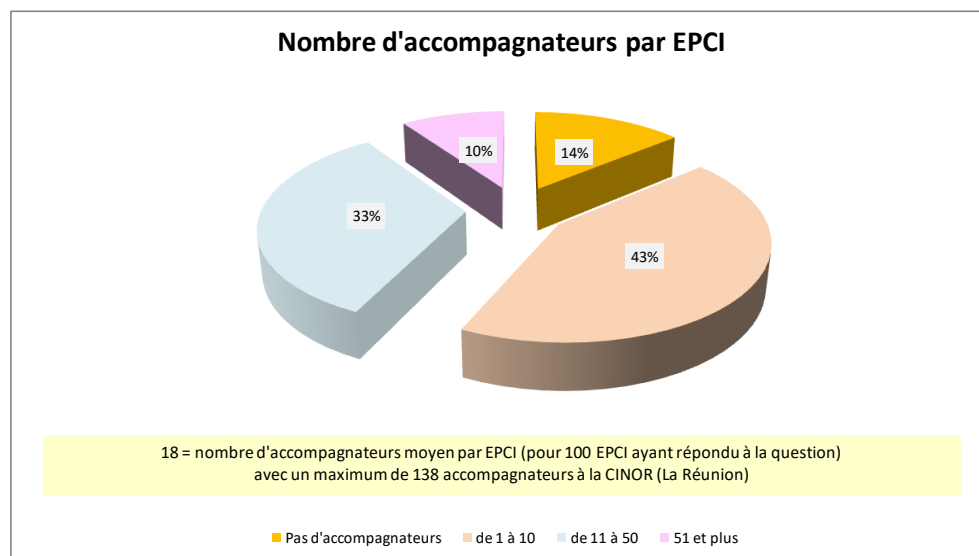
\* hypothèse de travail : on intègre dans les « oui » les communautés d'agglomération qui sont sur le point de le mettre en place

Source : ANATEEP 2020

Les retours du questionnaire permettent donc de mieux comprendre la complexité dans l'application des mesures d'accompagnement. Si l'on veut prendre ces statistiques par le bon côté, on peut considérer que dans les 47 % de ressorts territoriaux des AOM où l'accompagnement n'est pas obligatoire, plus de la moitié disposent d'accompagnateurs mis en place sur leur territoire par des organisateurs locaux où des collectivités employeuses.

### Le nombre d'accompagnateurs

On recense au total 1493 accompagnateurs dans la centaine d'agglomérations ayant répondu à la question. 57 % des EPCI ayant répondu ont moins de 10 accompagnateurs sur leur ressort territorial.



Source : ANATEEP 2020

Mais les 10 % d'entre eux les plus investis dans l'accompagnement des élèves tirent la moyenne générale pour atteindre le chiffre de 18. Les communautés d'agglomération de La Réunion sont en pointe sur ce dossier avec un maximum de 138 accompagnateurs présents à la CINOR, 110 à TCO et

93 à la CIREST. Cette politique est ancienne puisque notre étude de 2012 soulignait déjà cette configuration réunionnaise favorable.

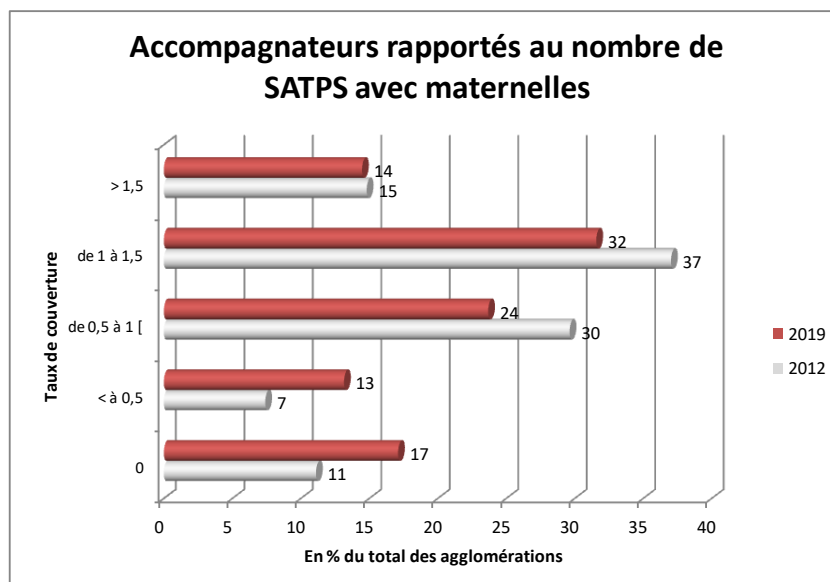
Il est intéressant de distinguer les différents types d'EPCI.

Type d'EPCI	Nombre d'accompagnateurs	En moyenne par EPCI
Métropoles	268	27
Communautés urbaines	192	32
Communautés d'agglomération	921	16
Communautés de communes	112	9
<b>Ensemble</b>	<b>1493</b>	<b>18</b>

Source : ANATEEP 2020

Lorsqu'elles décident de mettre en place des accompagnateurs, les métropoles et les communautés urbaines doivent en toute logique mobiliser plus de personnel affecté à cette tâche, au contraire des EPCI de moindre taille.

Comme en 2012, nous avons tenté de savoir si ces accompagnateurs suffisent à répondre à la demande potentielle exprimée. Nous avons donc précisé les taux de couverture en comparant le nombre total d'accompagnateurs dans chaque EPCI avec le nombre de services (SATPS) où au moins un enfant de maternelle est transporté. On obtient le graphique suivant, combinant les résultats de 2012 avec ceux de 2019 :



Source : ANATEEP 2020

\* Ce graphique se lit comme suit : « 32 % des EPCI disposent de 1 à 1,5 accompagnateur pour 1 service transportant au moins un enfant de maternelle. Ils étaient 37 % en 2012 ».

Lorsque le taux de couverture est égal à 1, il y a autant d'accompagnateurs que de circuits concernés. En 2019, on note que 46 % des agglomérations enquêtées présentent un taux de couverture supérieur à 1, se donnant ainsi les moyens de couvrir l'ensemble des besoins d'accompagnement du territoire. Celles ayant le plus fort volant de remplaçants dans leurs équipes sont : Rochefort Océan

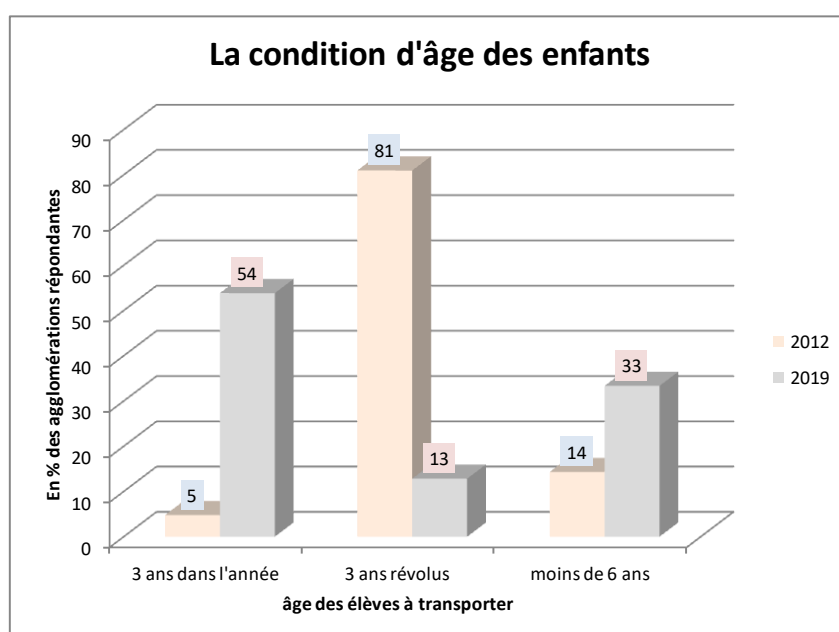


(taux de 3,3), le Grand Nouméa (4,4), La Riviera française (taux de 4,5) et Paris Seine ouest (5). On peut supposer que ces « remplaçants » ont d'autres fonctions dans leur collectivité et que, ponctuellement, ils sont missionnés sur les services.

30 % des agglomérations présentent un fort déficit d'accompagnateurs (taux de couverture inférieur à 0,50) par rapport à la demande potentielle. Elles n'étaient que de 18 % en 2012. C'est un élément important qui pondère le fait que, globalement, le taux d'accompagnement entre 2012 et 2019 reste stable.

## Les critères de prise en charge

### L'âge des élèves transportés



Source : ANATEEP 2020

L'enquête de l'ANATEEP apporte dès à présent une réponse à l'attitude des collectivités organisatrices de transport scolaire face aux dispositions de l'article 2 de la loi Blanquer sur l'abaissement de l'âge de scolarisation (de 6 à 3 ans)<sup>13</sup>. En effet, la DGESCO au ministère de l'éducation nationale avait confirmé à l'ANATEEP que les élèves entrant à la maternelle et nés entre le 1er septembre et le 31 décembre de l'année en cours sont tenus à l'obligation scolaire (ils n'ont pas tout à fait 3 ans). Cette question est essentielle puisque, pour les élèves de moins de trois ans, on ne peut pas les attacher correctement dans les véhicules de transport en commun.

Les AOM se sont manifestement saisi de cette problématique et ont décidé majoritairement de prendre en charge les élèves même s'ils n'ont pas encore leurs trois ans révolus. 33 % d'entre elles n'édicte d'ailleurs aucune référence à l'âge des enfants transportés. C'est un grand changement

<sup>13</sup> le premier alinéa de l'article L. 131-1 du code de l'éducation est ainsi rédigé : « L'instruction est obligatoire pour chaque enfant, de tout sexe, français ou étranger, dès l'âge de trois ans et jusqu'à l'âge de seize ans. ».

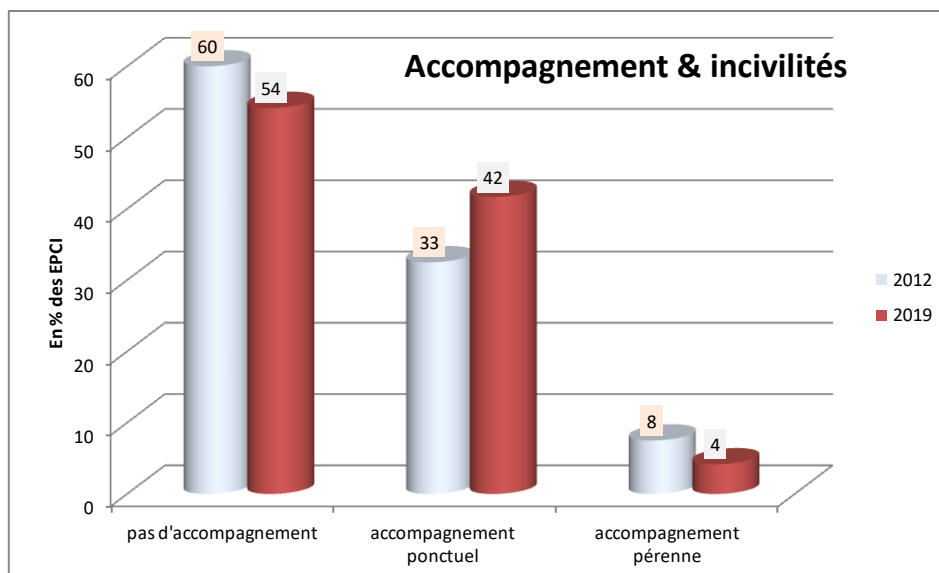
par rapport aux politiques antérieures. En 2012, lorsque la scolarisation obligatoire était à 6 ans, l'écrasante majorité (81 %) s'appuyait sur les 3 ans révolus.

### *Le nombre d'élèves par service*

Certaines AOM ont établi, à partir du nombre d'élèves concernés, un seuil de déclenchement pour la mise en place d'un accompagnateur. Mais elles restent une forte minorité (10 %). Lorsqu'un seuil est édicté, il peut être de 5 (TCO et CA de Saint Dié des Vosges), 7 (CC Cœur de Maurienne Arvan) ou 10 élèves( Métropole Aix Marseille Provence et CIREST). La règle la plus générale est que dès qu'un enfant de maternelle est transporté, cela suffit pour déclencher l'accompagnement.

### *Incivilités et accompagnement*

Il peut advenir que la mise en place d'un accompagnateur ne soit pas subordonnée uniquement à la présence d'enfants de maternelle sur le service. Le développement des incivilités, voire d'actes de délinquance, peuvent également impliquer la mise en place sur le service d'un adulte médiateur.



Source : ANATEEP 2020

On reste en 2019 sur un schéma assez proche de 2012 où les agglomérations, majoritairement (60 % en 2019), ne mettent pas de système d'encadrement particulier en cas d'incivilités. Néanmoins, un nombre croissant (de 33 à 42 %) d'entre elles semble se réserver la possibilité de missionner ponctuellement un (ou des) accompagnateur(s) pour faire face à des comportements inappropriés.

### **Financement, formation et consignes**

#### *Prise en charge du coût de l'accompagnement*

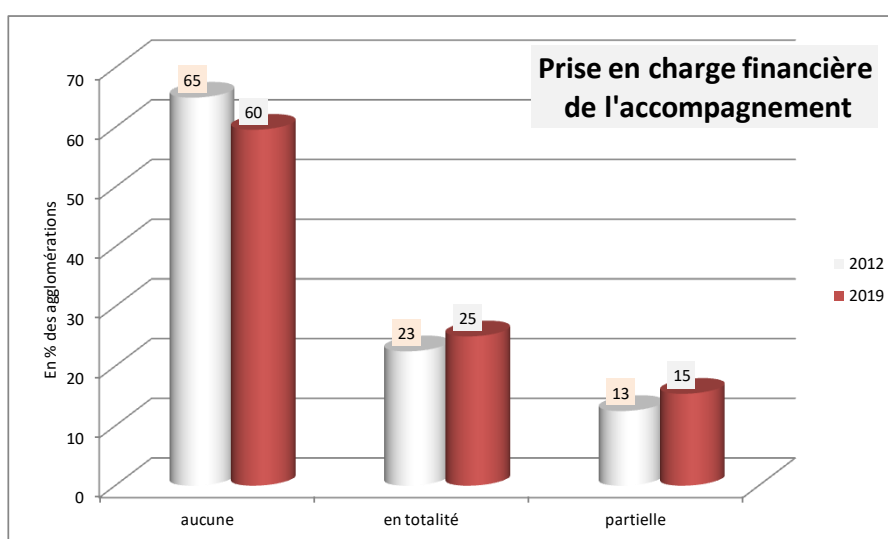
60 % des agglomérations reconnaissent qu'elles ne prennent pas en charge le coût financier de l'accompagnement, laissant ce poste budgétaire à leurs communes membres (ou aux communes

employeuses), du moins lorsqu'elles imposent l'accompagnement. Cette proportion est sensiblement la même qu'il y a sept ans (54 %).

*A contrario*, les 40 % d'EPCI restants participent à la prise en charge du coût des accompagnateurs :

- pour 25 % en totalité (23 % en 2012)
- pour 15 % en partie (13 % en 2012)

Lorsqu'elles contribuent partiellement au coût des accompagnateurs, cette participation est assez variable : elle va de 15 % à la CIREST à 84 % pour la Métropole Aix Marseille Provence. À noter également que cette prise en charge partielle correspond parfois au fait que l'AO1 prend intégralement le coût de la formation des accompagnateurs et laisse le coût « salaires + charges » aux communes membres.



*En totalité : les métropoles de Nice Côte d'Azur, d'Aix-Marseille Provence, les CU du Grand Reims et de Limoges, les CA du Pays ajaccien, de Beaune Côte sud, d'Épernay Coteaux et Plaine de Champagne, du Lac du Bourget, Grand Paris Seine Ouest, TCO La Réunion, ou le syndicat mixte du Grand Nouméa.*

Source : ANATEEP 2020

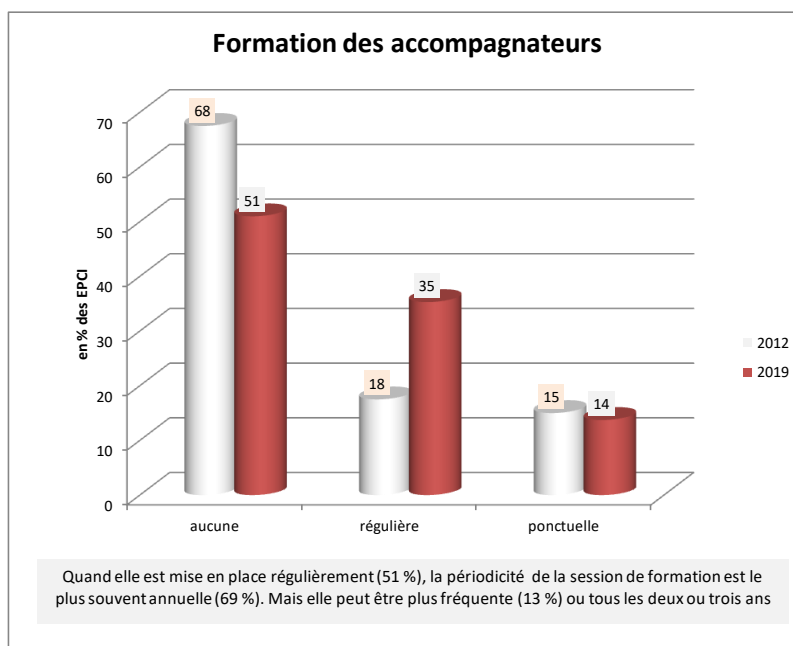
Enfin, le budget annuel moyen pour les EPCI en matière d'accompagnement est de 98345 € annuels (environ 10€ en coût horaire). Mais ce budget peut naturellement s'envoler s'il s'agit d'une politique très volontariste. Le maximum est atteint à TCO à La Réunion avec un budget 2019 TTC de 2.372.055 € pour ses 110 accompagnateurs ! Le coût annuel moyen par accompagnateur n'est pas communiqué mais la CIREST, dans une situation comparable, est à 12.304 € par an.

### **La formation des accompagnateurs**

Entre 2012 et 2019, la part des AOM mettant en place régulièrement des sessions de formation au profit des accompagnateurs est passée de 18 à... 35 % ! Dans le même temps, la proportion d'AOM ayant recours à des sessions ponctuelles reste stable à 14 %.

Ces résultats témoignent donc d'une évolution nette et très positive des collectivités en charge du transport scolaire, même si 51 % des EPCI ne prennent aucune initiative en la matière. Rappelons que le développement de la formation des accompagnateurs est une demande ancienne de l'ANATEEP,

reprise à de très nombreuses reprises dans des rapports officiels, notamment ceux de feu le conseil national des transports.

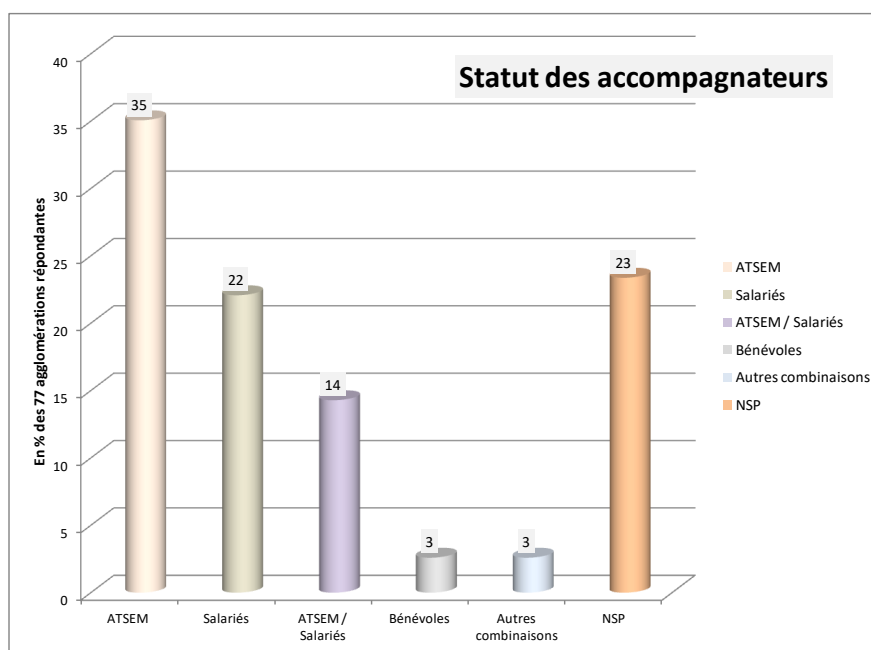


Source : ANATEEP 2020

### Le statut des accompagnateurs

En 2012, dans 40 % des cas, l'accompagnatrice était une ATSEM.

En 2019, 35 % des agglomérations ayant des accompagnateurs en poste sur leur territoire font état d'un recours systématique aux agents territoriaux spécialisés des écoles maternelles (ATSEM). Toutefois, même lorsque le recrutement est plus ouvert, l'ATSEM reste la matrice de la mission « accompagnement » dans le transport scolaire. Au total, dans 50 % des agglomérations, des ATSEM sont en fonction. En 2012, c'était 40 %.

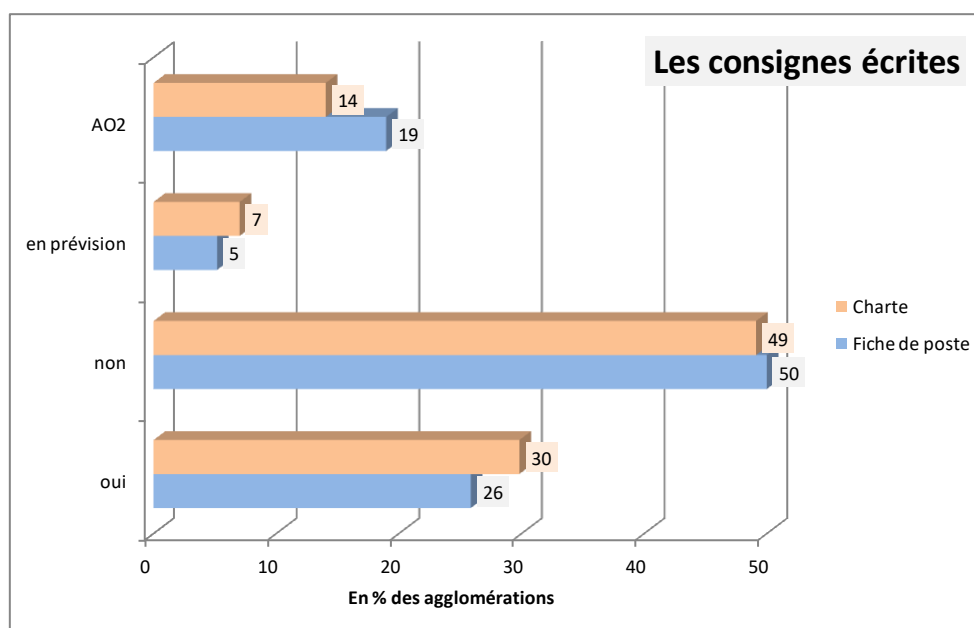


Source : ANATEEP 2020

On fera deux remarques complémentaires importantes :

- le recours à des salariés comme accompagnateurs est important puisqu'il concerne peu ou prou environ le tiers des agglomérations (contre 12,5 % en 2012). Il semble donc que la fin des contrats aidés<sup>14</sup> voulue par le gouvernement en 2018 ne se soit pas traduite par une hémorragie du nombre de salariés assurant la mission d'accompagnateur.
- 23 % des 77 agglomérations ayant répondu à cet item reconnaissent qu'elles ne savent pas (NSP) le statut des accompagnateurs en poste sur leur territoire. Il s'agit principalement des EPCI ayant délégué l'accompagnement à des organisateurs locaux ou à des communes membres « employeuses ». On peut néanmoins se demander si cette méconnaissance ne témoigne pas d'un désintérêt pour ces agents au contact quotidien des très jeunes enfants transportés.

### Les consignes écrites



Source : ANATEEP 2020

En 2012, seules 17 % des agglomérations ayant répondu au questionnaire d'enquête avaient édicté des consignes écrites pour les accompagnateurs en fonction. On ne précisait pas le type d'écrit utilisé à l'époque. Notons qu'une simple fiche de poste ne rentre pas toujours dans le détail des procédures et des mesures décidées par l'AOM ou l'employeur... Il faudrait pouvoir comparer l'ensemble des fiches de poste pour éclaircir ce point, ce qui n'a pas été possible dans cette enquête.

<sup>14</sup> Les contrats aidés étaient des dispositifs permettant aux employeurs d'embaucher des demandeurs d'emploi répondant à des conditions particulières d'âge, de formation ou de situation tout en bénéficiant d'aides publiques : subventions à l'embauche, exonérations de certaines cotisations sociales, aides à la formation... De nombreux accompagnateurs bénéficiaient de ce statut.

En 2012, 75 % des EPCI ne donnaient aucune consigne écrite à leurs accompagnateurs. En 2019, elles sont encore la moitié dans ce cas, sachant qu'environ 20% s'appuient sur leurs AO2 pour la gestion des ressources humaines et les liens avec les accompagnateurs. Cette délégation importante explique que la situation soit sensiblement la même qu'il y a sept ans, aux environs de 70/75 %. On ne pourra que s'étonner que des collectivités prennent le risque juridique de ne donner que des consignes orales, non formalisées qui sont, qu'on le veuille ou non, un indice d'impréparation dans la mise en œuvre du service public de transport scolaire.

## Le rôle des AO2 et employeurs locaux en matière d'accompagnement

### *Le recours aux AO2*

Les AOM sont des autorités organisatrices de premier rang (AO1) uniques dans 64 % des cas. **36 % délèguent à des autorités organisatrices de second rang (AO2). Le nombre moyen d'AO2 par ressort territorial d'EPCI est de 9 (contre 6 en 2012).** On passe d'une AO2 unique dans l'Eurométropole de Strasbourg, la communauté d'agglomération du Bassin de Bourg en Bresse, Decazeville Communauté ou la communauté de communes de Maurienne Arvan à 35 AO2 dans la métropole de Saint-Etienne.

Il est intéressant de distinguer les différents types d'EPCI

### Délégation à des AO2 en fonction du statut de l'EPCI

	% EPCI avec AO2	Nombre moyen d'AO2
métropole	50 %	16
CU	33 %	5
CA	36 %	9
CC	25 %	2
<b>Ensemble</b>	<b>36 %</b>	<b>9</b>

Source : ANATEEP 2020

En toute logique, plus le ressort territorial de l'EPCI s'étend loin de son centre, plus le nombre d'AO2 augmente.

### *Leur influence sur l'accompagnement*

Alors que notre étude de 2012 montrait que c'est bien la mesure d'obligation de l'accompagnement par l'AO1 qui rendait effectif, sur le terrain, la présence d'adultes aux côtés des petits de maternelle, si cette « règle » subsiste en 2019, elle apparaît moins déterminante.

## Impact de la délégation sur le taux de couverture

Taux de couverture*	EPCI avec AO2		EPCI sans AO2	
	avec accompagnement obligatoire	accompagnement non obligatoire	avec accompagnement obligatoire	accompagnement non obligatoire
2012	1,7	0,5	1,3	0,83
2019	0,9	0,9	1,2	1

\*taux de couverture = « nombre d'accompagnateurs/nombre de SATPS avec maternelles »

Source : ANATEEP 2020

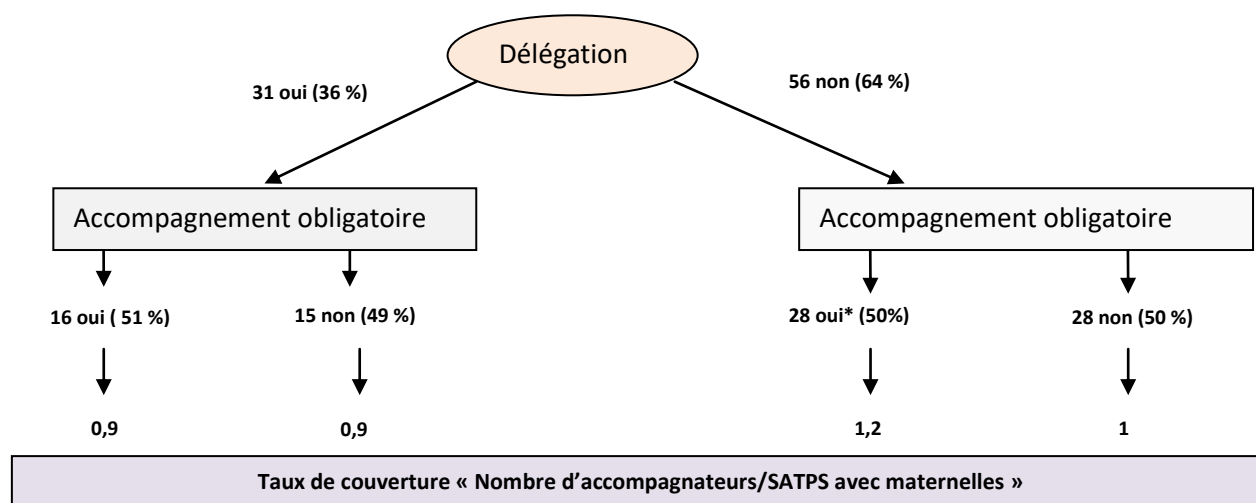
On fera trois commentaires complémentaires :

- En 2019 comme en 2012, le taux de couverture [« nombre d'accompagnateurs/nombre de SATPS avec maternelles »] n'est pas significativement différent entre les EPCI avec ou sans AO2.
- En 2019, le taux de couverture est le plus élevé lorsque l'agglomération est AO1 unique, ce qui reste logiquement le plus pratique pour impulser une dynamique.
- La grande différence concerne les AO2 qui ne sont pas contraints par une mesure d'obligation d'accompagnement : en 2012, le taux de couverture sur ces zones était faible (0,5), c'est-à-dire que pour 2 SATPS concernés, seul un bénéficiait d'un accompagnateur. En 2019, cette distinction n'est plus opérante. On peut faire l'hypothèse d'un contrôle accru de ces AO2 par « leur » AO1.

Pour 2019, on peut visualiser les différentes situations dans le schéma ci-dessous :

### Schéma : délégation & accompagnement dans les agglomérations

Point de départ : 87 agglomérations (hors transfert région) avec AO2



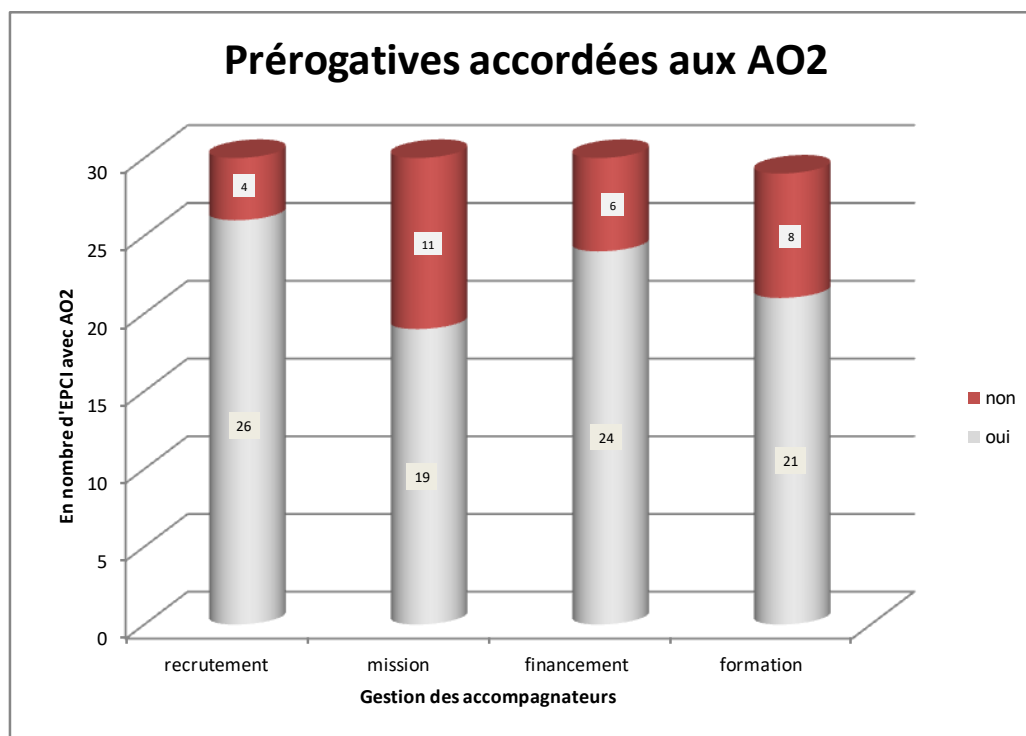
\* hypothèse : on intègre dans les « oui » les deux agglomérations qui sont sur le point de le mettre en place

Source : ANATEEP 2020

## La mission confiée aux AO2

La question posée dans le questionnaire d'enquête ne s'adressait qu'aux EPCI ayant des AO2. Les agglomérations qui indiquaient la présence de communes « employeuses » d'accompagnateurs<sup>15</sup>, mais sans lien conventionnel (AO1/AO2), ne répondaient pas.

Les AO1 ont tendance à largement s'appuyer sur leurs AO2 pour gérer le personnel d'accompagnement, tout particulièrement en matière de recrutement, proximité oblige !



Source : ANATEEP 2020

C'est sur la définition de la mission d'accompagnateur que l'AOM est la plus attentive (fiche de poste précise). Quant à l'évolution de ces domaines entre 2012 et 2019, ils n'ont guère bougé, à une exception près : la formation des accompagnateurs.

Prérogatives accordées aux AO2	en 2012	en 2019
recrutement	90 %	87 %
mission	60 %	63 %
financement	80 %	80 %
formation	60 %	70 %

Source : ANATEEP 2020

Cet élément confirme notre analyse précédente sur l'essor des sessions de formation pour les accompagnateurs<sup>16</sup>. On ne pourra que faire un parallèle avec les enfants oubliés dans les cars

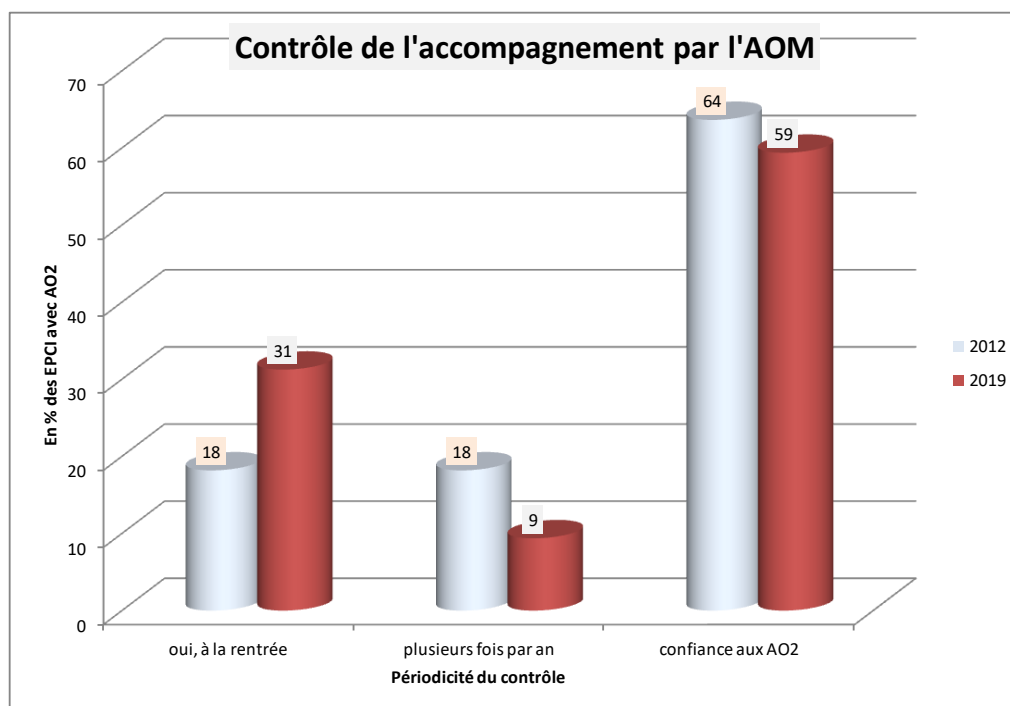
<sup>15</sup> 79 agglomérations sur 95 ont répondu à cette question. 41 % ont des mairies (ou des regroupements syndicaux) qui emploient des accompagnateurs sans être AO2. Parmi les EPCI avec AO2, cette proportion n'est plus que de 35 %.



scolaires. Nous avons demandé aux AOM si un événement de ce type s'était produit. En 2019, cinq enfants ont été oubliés dans leur car scolaire au sein des ressorts territoriaux. Et dans les cinq cas, il y avait toujours une accompagnatrice. C'est sans doute l'élément central qui explique que ce dossier de la formation n'est plus considéré comme subsidiaire.

### *Le contrôle de l'accompagnement par l'AOM*

Même si elle semble un peu fléchir entre 2012 et 2019, c'est une relation de confiance qui fonde les rapports conventionnels entre AO1 et AO2.



Source : ANATEEP 2020

Lorsque les contrôles sont effectués sur le terrain par l'AO1, ils sont de plus en plus effectués à la rentrée scolaire.

<sup>16</sup> Voir paragraphe sur la formation des accompagnateurs.

## **Chapitre 2 - Les pôles territoriaux des régions**

## 4- L'enquête

---

En 2012, 46 conseils départementaux avaient renseigné le questionnaire, soit un taux de réponse excellent de 45 %. La loi NOTRe<sup>17</sup> de 2015 a régionalisé le transport scolaire. À partir du 1<sup>er</sup> septembre 2017<sup>18</sup>, les conseils régionaux ont pris compétence, la première année en prolongeant l'existant. Les services ont été transférés, les missions ont été reconfigurées. Cette période de transition a été riche en tâtonnements, en rationalisations. Ce n'est qu'à partir de l'année scolaire 2018/2019 que les premières reconfigurations de services se sont concrétisées et que la délimitation des nouvelles politiques régionales (critères de subventionnement,...) a débuté (et encore à différentes vitesses dans les territoires). C'est sans doute pour cette raison que les retours au questionnaire sur « l'accompagnement dans les transports scolaires » sont moins nombreux que pour la précédente enquête tournée vers des conseils départementaux alors aux commandes depuis... trente années. En 2019, seulement 3 sur 13 régions métropolitaines ont transmis leurs informations de manière détaillée : Bourgogne Franche Comté, les Hauts-de-France et Région Sud (PACA). Deux régions n'ont répondu que par un seul de leurs pôles territoriaux : antenne du Maine-et-Loire (Pays de la Loire) et antenne de Haute-Marne (Grand Est). Deux autres (Centre Val de Loire et Nouvelle-Aquitaine) ont répondu de manière très globale, sans qu'il soit possible d'appréhender l'existant sur le terrain.

Parallèlement, l'ANATEEP a sollicité les dix départements encore gestionnaires des transports scolaires pour le compte de leur région : 4 ont répondu, à savoir l'Allier, la Loire, le Puy-de-Dôme et la Federteep, AO2 unique de la région dans le Tarn.

Par souci de lisibilité et afin de comparer, lorsque cela est possible, avec notre enquête de 2012, nous avons désagrégé les données<sup>19</sup> issues des régions répondantes pour revenir sur une logique « départementale » avec d'un côté les pôles territoriaux presque tous calés sur les limites départementales, les départements délégataires et les syndicats mixtes.

Type d'AO1	Réponses	En France	Taux de retour
Pôles territoriaux (PT)	18	80*	23 %
CD délégataires (CD)	4	10	40 %
Syndicats mixtes avec région	2*	11	18 %
Total pôles pour Régions	24	101	24 %

\*estimation hors 10 départements encore en charge des transports scolaires et hors syndicats mixtes

\*\*Hérault Transport (Occitanie) et SMTC Belfort (BFC)

---

<sup>17</sup> Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

<sup>18</sup> Excepté dans la région Grand Est où le Conseil régional a fait le choix d'anticiper la prise de compétence au 1<sup>er</sup> janvier 2017, pour être en cohérence avec le basculement des lignes régulières.

<sup>19</sup> Il n'a pas été possible de désagréger les données pour Centre Val de Loire et Nouvelle Aquitaine. Une réponse globale a été faite. Nous proposerons quand c'est possible des éclairages sur ces régions mais sans les fonder dans nos statistiques.

Pour simplifier, nous utiliserons le terme générique de pôles départementaux, regroupant arbitrairement les trois types d'acteurs identifiés.

## 5- Profil des pôles « départementaux »

### Le budget « transport scolaire » en 2019

Le budget « transport scolaire » moyen s'établit à 15,4 millions d'euros pour les pôles départementaux. Il s'échelonne de 5,9 millions d'€ dans le Var à 32,2 dans l'Hérault. Ce maximum est à relativiser un peu puisque, si le syndicat mixte Hérault Transport gère bien les transports scolaires de l'ensemble du département, il assume également la responsabilité des déplacements d'élèves sur service à titre principal scolaires (SATPS) dans les quatre agglomérations du département.

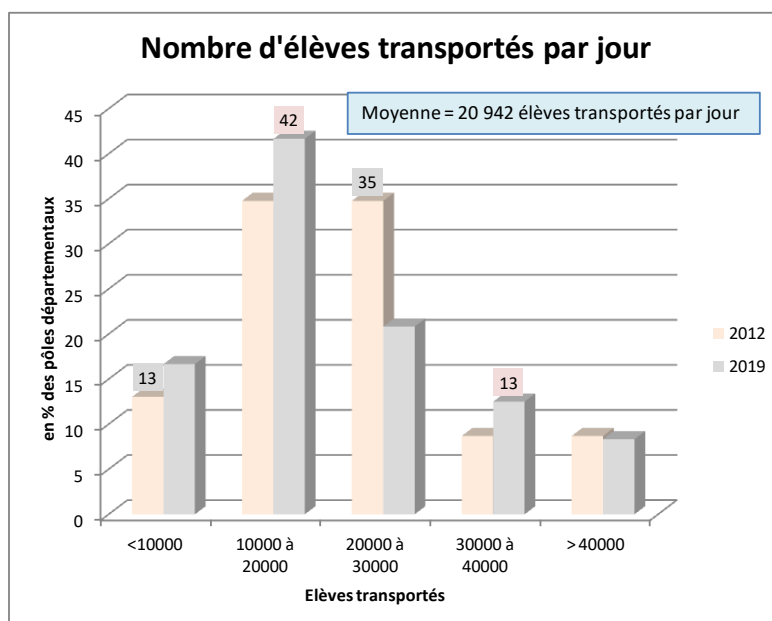
On peut distinguer les trois types de structures :

En euros 2019	Pôles « Région »	Départements	Syndicats mixtes
<b>Budget moyen 2019</b>	<b>11 780 717</b>	<b>17 604 097</b>	<b>19 867 500 €</b>
min	5 850 000	14 663 389	7 516 000
max	19 098 300	24 100 000	32 219 000

Source : ANATEEP 2020

### Les élèves transportés

Pour l'ensemble des pôles départementaux, le nombre quotidien moyen d'élèves transportés s'élève à 21 000. Il était de 21000 en 2012 soit une grande stabilité à sept ans d'intervalle.



Aujourd'hui, la part modale la plus représentative est sans conteste la tranche 10 000 à 20 000 élèves. Mais la moyenne globale des effectifs transportés est sans doute majorée par rapport à l'ancienne organisation départementale car les pôles territoriaux des régions (exemple : le pôle de Chaumont regroupe la Haute-Marne et l'Aube) et les syndicats mixtes débordent des limites purement départementales.

On le montre en distinguant les divers profils intervenant en région.

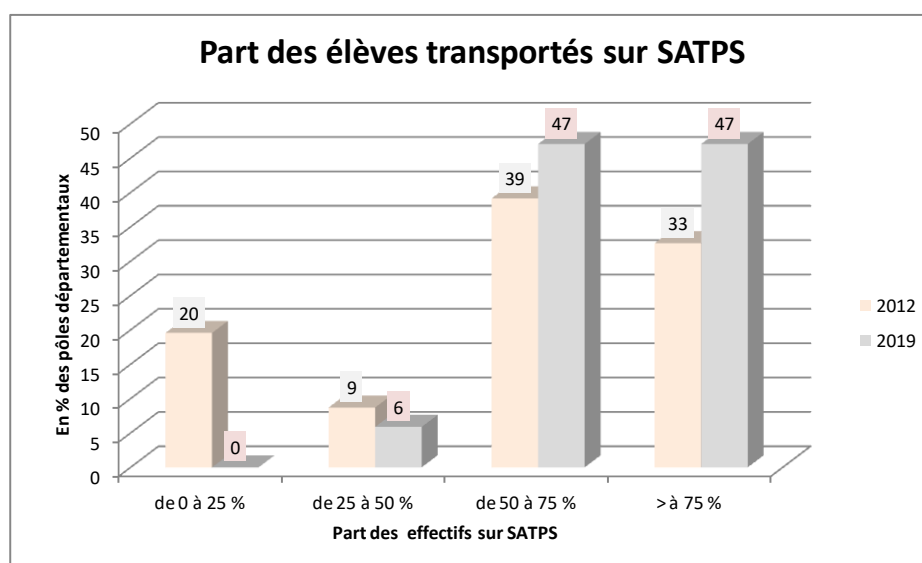
### Nombre moyen d'élèves transportés quotidiennement en 2019 dans les 17 pôles départementaux répondants

	Elèves transportés	Elèves sur SATPS
<b>Moyenne globale</b>	<b>20 942</b>	<b>73 %</b>
Pôles « Région »	22135	73 %
Départements	16 033	75 %
Syndicats mixtes	22 588	76 %

Source : ANATEEP 2020

## La spécificité du transport scolaire

Entre 2012 et 2019, la situation hors agglomération a donc considérablement changé puisque **la part des transports d'élèves sur services dédiés passe de 62 % à 73 % sept ans après**. Ainsi, les réseaux avec une majorité d'élèves transportés sur lignes régulières ont quasiment disparu (voir tableau ci-dessous). Le territoire départemental, puis régional, s'est peu à peu rétréci au fur et à mesure de la prise de compétence des intercommunalités.



Source : ANATEEP 2020

On a pu par ailleurs<sup>20</sup> montrer que 2016 a été une année charnière : pour la première fois depuis 50 ans, il y avait plus d'élèves transportés en agglomération qu'à l'extérieur.

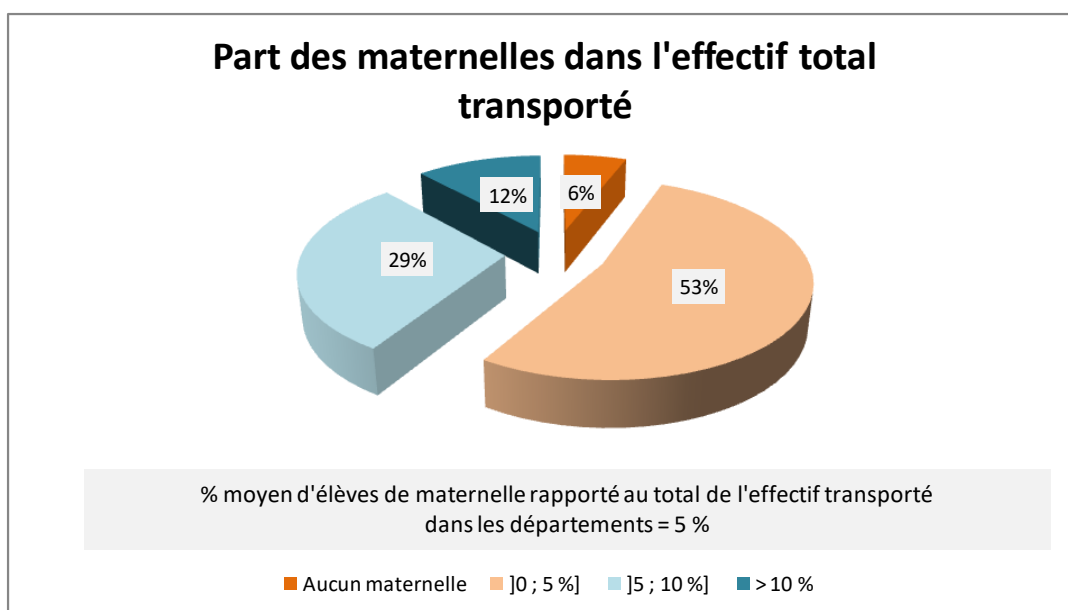
Les compétences régionales concernent des territoires de plus en plus ruraux, avec de l'habitat dispersé, peu de demande de transport massifiée. La conséquence logique est de devoir faire face à la mobilité scolaire au moyen d'un réseau de SATPS plus important, dédié aux élèves.

Comme une confirmation, les communautés de communes, bien souvent très rurales, enquêtées dans l'autre partie de cette étude, présentent un taux de recours aux SATPS identique à celui des pôles départementaux.

## 6- Les résultats de l'enquête

### Les transports de maternelle

On recense 19895 élèves de maternelle pour les 17 pôles départementaux ayant répondu à l'item, soit 5 % du total des élèves transportés quotidiennement sur les réseaux.



Source : ANATEEP 2020

Les réponses varient d'aucun élève de maternelle transporté (SMTC Belfort) à 12,3 % dans l'Oise, voire 15,6 % pour la Maison de région de Chaumont (Grand Est), qui regroupe la Haute-Marne et l'Aube. Dans les pôles départementaux de régions, les élèves de maternelles sont transportés sur 95 SATPS en moyenne, sur un total de 386 services. Chaque pôle gère 1243 élèves de maternelle.

Il y a donc une baisse de la part d'élèves de maternelle transportés dans les départements puisqu'on est passé de 5,8 % en 2012 à 5 % en 2019. On reprendra l'explication donnée dans la partie

<sup>20</sup>Eric Breton, *Les agglomérations face au transport des scolaires*, ANATEEP, novembre 2017, 39 p. Synthèse parue dans *Transports scolaires* n°200, janvier 2018, pp. 16 à 19.

consacrée aux agglomérations : mêmes causes, mêmes effets... Cette légère érosion s'explique au regard de l'évolution des effectifs scolarisés dans le premier degré. En effet, la maternelle aura perdu 100 000 élèves entre 2013 et 2019.

### Transport de maternelles : comparaison 2012/2019

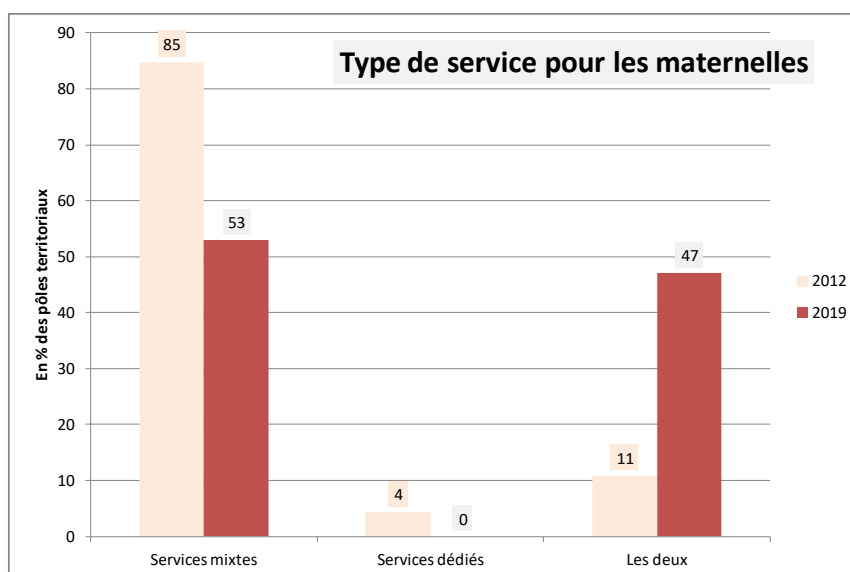
Part des maternelles transportées dans les pôles départementaux	2012		2019	
	Nombre	%	Nombre	%
Aucun maternelle	3	7	1	6
De 0,1 à 5 %	13	33	9	53
De 5,1 à 10 %	20	50	5	29
> à 10 %	4	10	2	12
Ensemble	40	100	17	100

Source : ANATEEP 2020

Globalement, 59 % des pôles départementaux ont moins de 5 % d'élèves de maternelle dans les cars et minibus. Ils n'étaient que 40 % en 2012. Néanmoins, il subsiste des territoires où les transports de maternelle restent incontournables avec une part de 10 % et plus. Et ce socle résiste en 7 ans.

En termes de services concernés par les maternelles, on constate que :

- Les pôles départementaux ont mis en place un total de 6564 SATPS (projection nationale : 38611 SATPS) dont 1137 concernent au moins un élève de maternelle (projection nationale : 6688 SATPS), soit 17 % du total des SATPS, contre 29 % en 2012. C'est donc une chute sensible.
- Sur ces 1137 circuits avec des maternelles, 662 (soit 10 % du total des SATPS) en accueillent plus de 5, contre 24 % en 2012. Là encore, la baisse est importante.



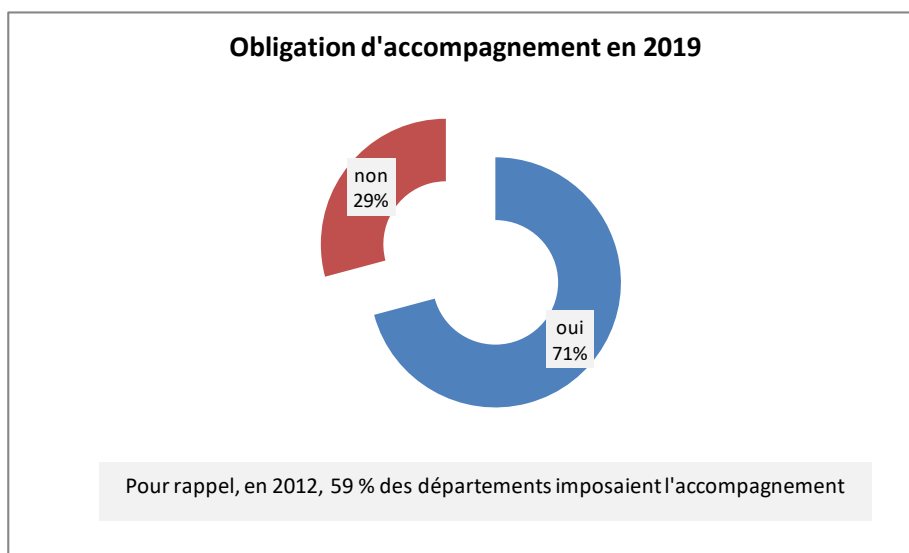
Source : ANATEEP 2020

Il n'y a aucun pôle territorial qui met en place systématiquement un transport spécifique aux maternelles. Néanmoins, il semble que l'autorité organisatrice recherche une certaine flexibilité dans la définition de son offre de transport. Ponctuellement, le pôle territorial se réserve la possibilité de spécialiser quelques services en fonction du public transporté et des risques associés. Il y a sept ans, la réponse quasi systématique (85 %), c'était le service mixte ; aujourd'hui, c'est une logique plus attentive aux vicissitudes des transports de maternelle (accompagnement, dangerosité du service avec traversées,...), avec 47 % des pôles territoriaux qui associent services mixtes et services dédiés.

## L'accompagnement

### L'obligation d'accompagnement

L'accompagnement obligatoire des maternelles se confirme. Si, en 2012, 59 % des conseils départementaux l'imposaient, les pôles territoriaux dans les régions sont 71 % à l'exiger. Cette évolution semble confirmée par des décisions régionales fortes à venir : la région Grand Est annonce cette mesure généralisée pour la rentrée prochaine, la Nouvelle Aquitaine en 2022 sur l'ensemble de son territoire.



Source : ANATEEP 2020

Il nous faut pourtant relativiser cette règle puisque des régions entières n'ont pas répondu à notre questionnaire. Ces 71 % sont donc sans doute surestimés. En janvier 2020, la majorité des régions n'a pas imposé l'accompagnement obligatoire.

Politique régionale	Régions
Accompagnement obligatoire*	Bourgogne Franche Comté, Corse, Grand Est, Hauts-de-France, Nouvelle-Aquitaine
Pas d'obligation	Auvergne Rhône Alpes, Bretagne, Centre Val de Loire, Normandie, Occitanie, Pays de la Loire, Martinique, Région Sud (PACA)

\*acquis ou programmé



Les régions, pour la plupart, n'ont pas encore vraiment développé leur politique publique en matière de transport scolaire, s'appuyant sur l'existant et corrigeant si nécessaire des différences trop criantes et illisibles pour les usagers. L'accompagnement des élèves de maternelle fait partie de ces dossiers sensibles qui nécessitent une harmonisation. **Politiquement, il sera très difficile de revenir sur un accompagnement rendu obligatoire par un département.** On peut prendre l'exemple du département du Lot qui avait rendu obligatoire l'accompagnement des élèves de maternelle depuis de nombreuses années. Lors du transfert de compétences, la région Occitanie n'a pas souhaité maintenir la mesure, d'autant que cette dernière n'avait pas été identifiée comme faisant partie du transfert. Face à de vives polémiques avec la communauté scolaire, avec les communautés de communes, le département avait du pendant une année de transition financer la mesure alors qu'il n'était plus responsable du transport scolaire.

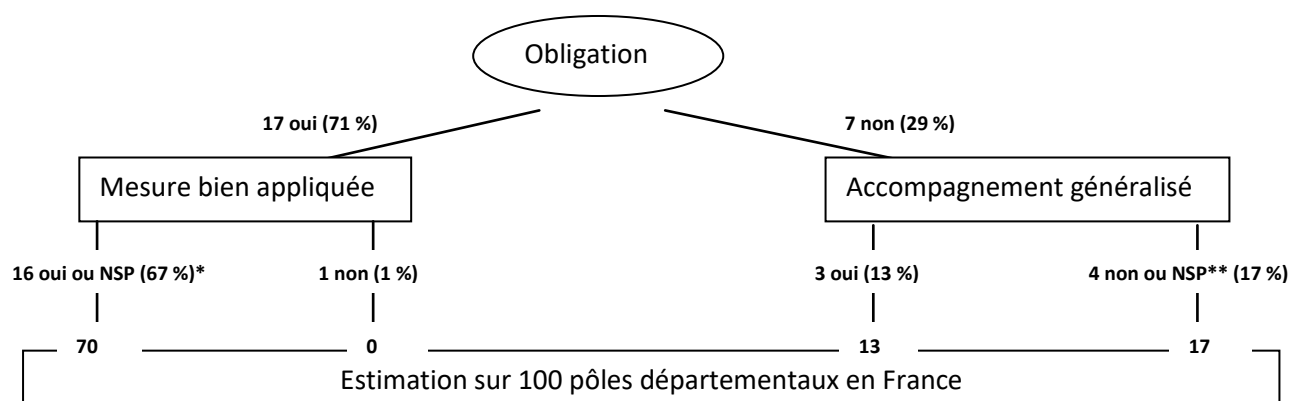
**Dans l'immédiat, les régions se contentent de laisser leurs pôles territoriaux maintenir les acquis des politiques départementales.** Il faudra sans doute attendre la fin du premier mandat régional pour savoir si ces évolutions se trouvent confirmées dans les nouvelles politiques.

### Réalité de l'accompagnement dans les territoires

Même en l'absence d'obligation régionale, on sait que l'accompagnement peut être très répandu. Cela tient évidemment à l'histoire du transport scolaire dans les départements. On peut prendre l'exemple de la Vendée qui, dans l'étude de 2012, était un département très actif en la matière, avec un financement des postes d'accompagnateurs pris en charge à 80 % (sans parler de leur formation). L'antenne vendéenne des Pays de la Loire s'appuie aujourd'hui encore sur des organisateurs secondaires (Familles rurales) qui assurent cette mission.

#### Schéma : l'accompagnement dans les pôles territoriaux des régions

Point de départ : 24 pôles



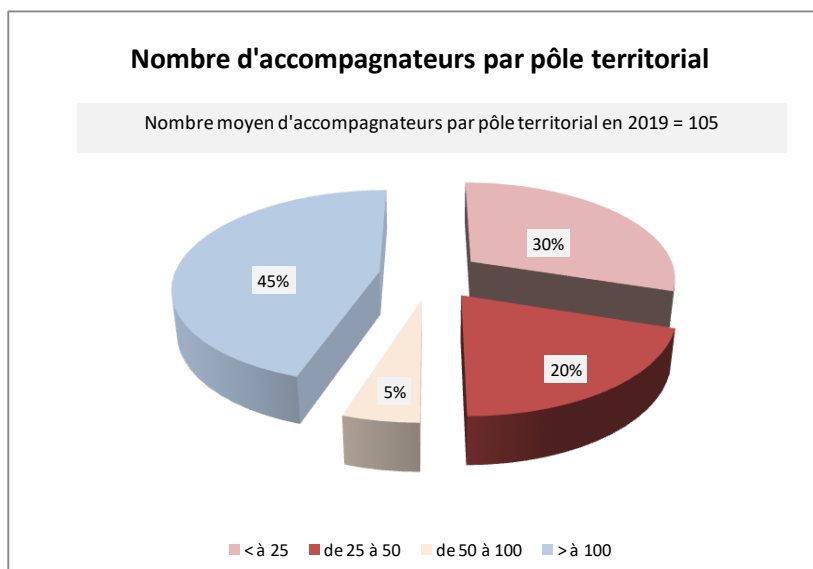
Source : ANATEEP (2020)

\* hypothèse de travail : on intègre dans les « oui » les pôles territoriaux de la région qui imposent l'accompagnement mais ne précisent pas si les collectivités locales (ou AO2 s'ils en ont) appliquent bien la mesure.

\*\* hypothèse de travail : les « non réponse » sont intégrées dans la catégorie « non ».

Quelque 20 % des pôles territoriaux des régions n'ont qu'un nombre très faible d'accompagnateurs, épars sur leur territoire. Aucune politique régionale n'est ici en mesure de stimuler l'accompagnement.

Par contre, dans plus des ¼ des pôles départementaux (73 % contre 78 % en 2012), l'accompagnement est une pratique courante et assez respectée. L'étude montre qu'en l'absence de directives régionales harmonisées, les pôles territoriaux et les départements encore délégataires maintiennent l'existant. Le maximum est atteint dans le Pas-de-Calais avec 409 accompagnateurs recensés. Concrètement, le nombre moyen d'accompagnateurs par pôle territorial s'élève à 105 (contre 100 en 2012).



Source : ANATEEP 2020

Cette stabilité peut surprendre au regard du rétrécissement des zones d'intervention des régions au profit des intercommunalités. Si le nombre total d'accompagnateurs par pôle territorial n'a pas mécaniquement baissé, c'est que l'obligation de l'accompagnement (en forte augmentation sur 7 ans) explique le résultat. Il faut néanmoins faire la distinction entre les types de structures organisatrices localement...

#### Accompagnement & type de structure sur le terrain

	Total des accompagnateurs	Moyenne par type de structure
Pôles territoriaux	1675	120
Conseils départementaux	241	80
Syndicats mixtes	77	39
<b>Ensemble</b>	<b>1993</b>	<b>105</b>

Source : ANATEEP 2020

En projection nationale, et avec toutes les précautions d'usage (notamment le faible taux de retour), **on peut estimer à environ 8304 le nombre d'accompagnateurs en fonction actuellement<sup>21</sup>**, soit un niveau sensiblement supérieur à celui de 2012 (7336).

<sup>21</sup> Sur la base d'un coefficient de 0,24 (échantillon de l'enquête : 24 % des pôles territoriaux) et en considérant que le profil des pôles n'ayant pas répondu ne diffère pas des « répondants ».

Dans des territoires hors agglomération qui s'étiolent, on aurait pu penser que le nombre d'accompagnateurs aurait baissé depuis 2012. Mais l'accompagnement obligatoire a connu dans le même temps une forte augmentation dans les pôles territoriaux, départementaux. Cela explique l'augmentation du nombre total d'accompagnateurs en France, hors ressorts territoriaux des AOM.

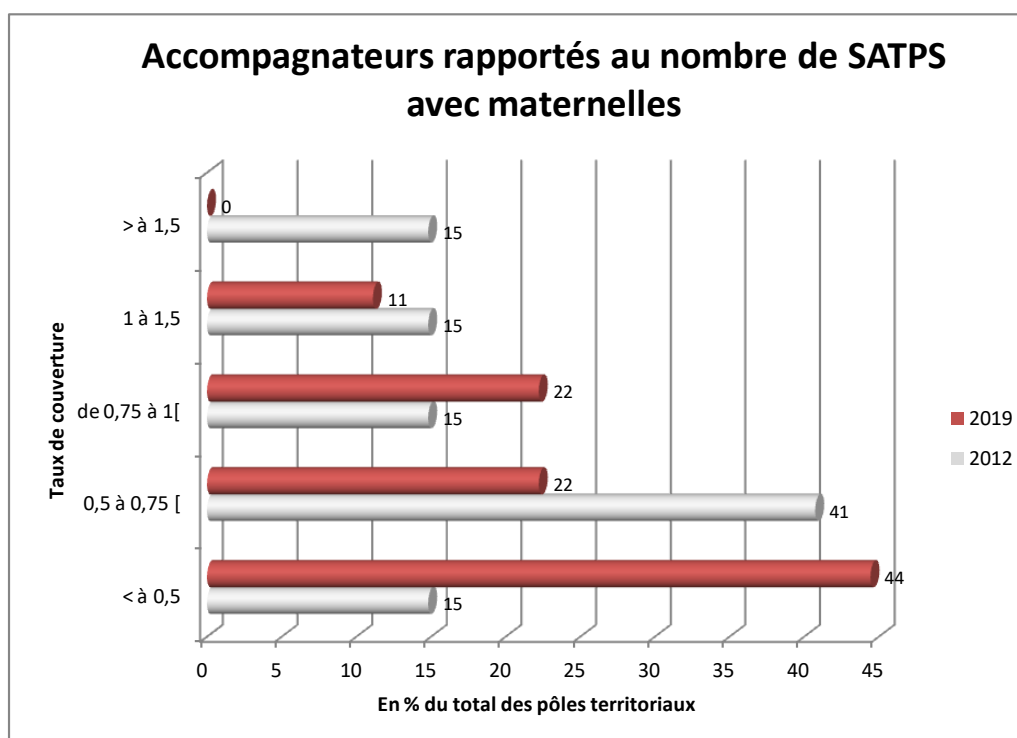
L'obligation d'accompagnement explique aussi pourquoi on note une forte implication des mairies et intercommunalités sans compétences « transport scolaire » qui souvent emploient des encadrants. Il est d'ailleurs très significatif de constater que **le nombre d'accompagnateurs est plus important dans les territoires où il n'est pas fait appel aux AO2.**

Pour 17 réponses de pôles	12 pôles avec AO2	10 pôles sans AO2*	Ensemble
Nombre total d'accompagnateurs	599	1394	1993
Nombre moyen d'accompagnateurs par pôle	67	139	105

\*les accompagnateurs sont embauchés et gérés par des mairies ou syndicats intercommunaux

Source : ANATEEP 2020

Ces accompagnateurs suffisent-ils à répondre à la demande potentielle exprimée ? Comme pour les AOM, nous avons affiné l'analyse en comparant le nombre total d'accompagnateurs dans chaque pôle territorial avec le nombre de services (SATPS) où au moins un enfant de maternelle est transporté. Ce ratio est dénommé « taux de couverture ». On obtient les résultats suivants :



Source : ANATEEP 2020

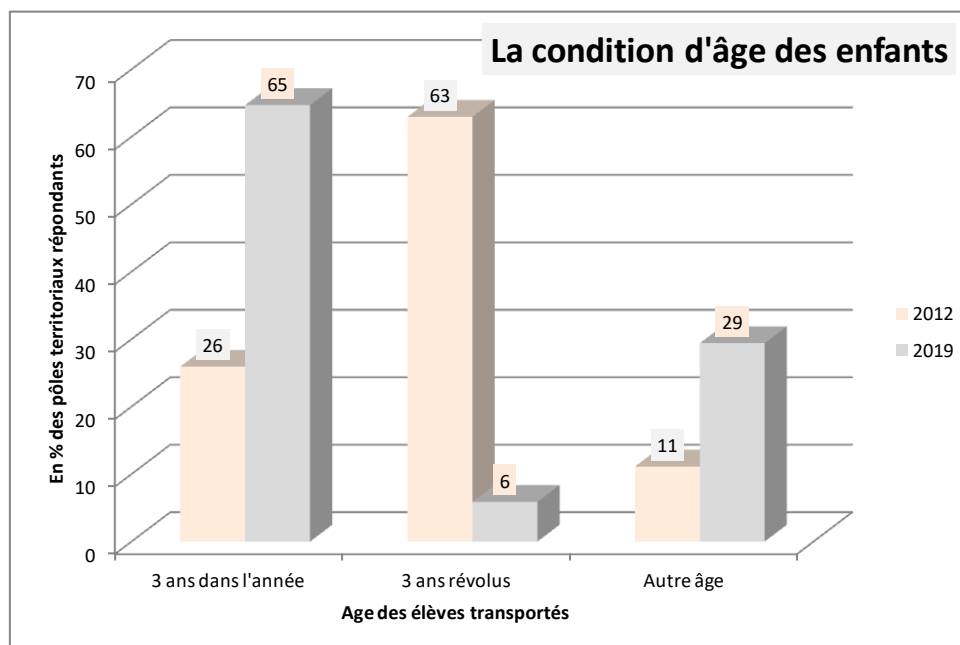
Nota bene : ce graphique se lit comme suit : « En 2012, 41 % des conseils généraux disposaient de 50 à 75 accompagnateurs pour 100 services transportant au moins un enfant de maternelle. En 2019, seulement 22 % des pôles territoriaux des régions étaient dans ce cas.»

Seulement 11 % de ces pôles territoriaux (exemple du conseil départemental de l'Allier qui présente le plus haut taux de couverture à 1,4) disposent de plus d'accompagnateurs que de services (coefficient > à 1), contre 30 % en 2012. **Néanmoins, la grande majorité sont *a priori* en sous-effectif au regard des besoins, vis-à-vis des élèves de maternelle à transporter.** 68 % des pôles territoriaux présentent même un fort déficit (coefficient inférieur à 0,75), contre 56 % en 2012.

## Les critères de prise en charge

### L'âge des élèves transportés

A l'instar des agglomérations, les régions, leurs pôles territoriaux et/ou les départements délégataires ont largement actualisé les conditions d'âge pour être ayant-droit afin de se mettre au diapason de la loi Blanquer qui impose désormais la scolarisation à trois ans.



Source : ANATEEP 2020

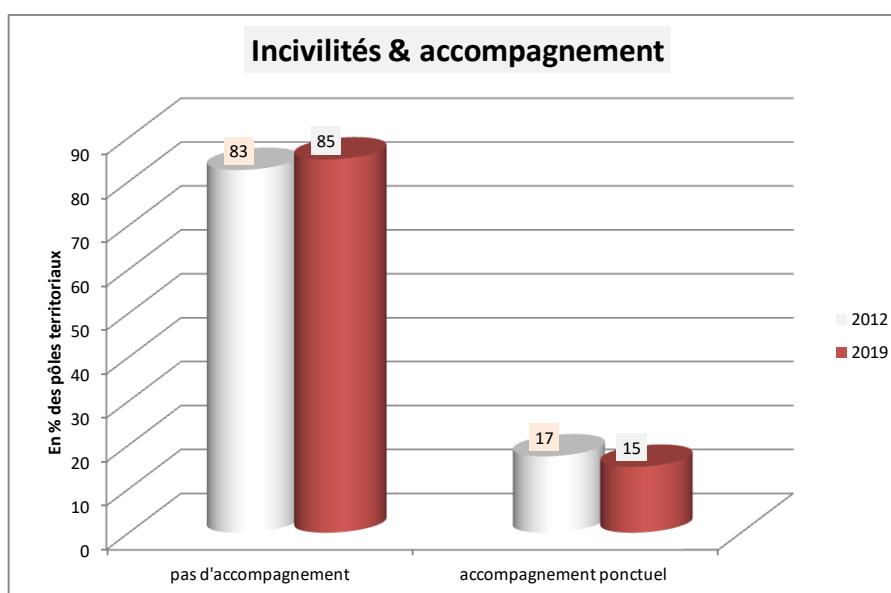
65 % des pôles territoriaux prennent en charge les élèves dès qu'ils sont scolarisés en maternelle. En 2012, quand l'âge de scolarité obligatoire était à 6 ans, 63 % des départements ne prenaient en charge les élèves de maternelle que s'ils avaient trois ans révolus. **Certains pôles édictent d'autres règles (avec des âges intermédiaires : 4, 5 ou 6 ans), laissant supposer que les règlements ne sont pas à jour compte tenu des évolutions réglementaires.** Un seul pôle indique un âge minimal de 2 ans. La question de l'accompagnement est intimement liée à l'âge des élèves d'autant qu'on sait qu'avant 3 ans révolus, le port de la ceinture de sécurité est déconseillé. On peut penser que le transport d'enfants de trois ans dans l'année est un motif important de mise en place de l'accompagnement.

### *Un nombre minimal d'élèves de maternelle par service*

Seulement 30 % des pôles territoriaux exigent un nombre minimal d'élèves de maternelle pour mettre en place un accompagnateur : 4 pour l'Allier, 5 pour le pôle Bouches-du-Rhône et Vaucluse de la région Sud, 8 pour la Federteep dans le Tarn. Les 70 % restants mettent en place l'accompagnement dès le premier élève de maternelle transporté.

### *Incivilités et accompagnement*

Les incivilités ne se sont manifestement pas taries entre 2012 et 2019. Pourtant, face à des situations qui se tendent parfois, l'accompagnement, la médiation par des adultes n'est toujours pas d'actualité... même quand il s'avère nécessaire. Ainsi, comme dans les agglomérations, en cas d'incivilités et/ou de délinquance, les régions (et encore que 15 % de leurs pôles territoriaux) ne font appel à l'accompagnement que ponctuellement, pour « éteindre l'incendie ». Mais aucune ne met en place un accompagnement pérenne.



Source : ANATEEP 2020

### **Financement, formation et consignes**

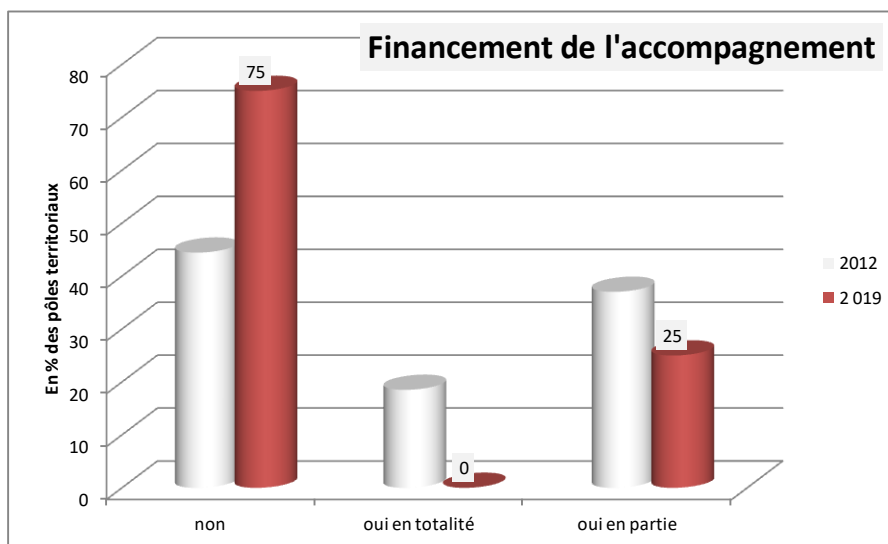
#### *Prise en charge du coût de l'accompagnement*

C'est une surprise. En 2012, alors qu'ils n'en avaient pas l'obligation réglementaire, les organisateurs départementaux non seulement mettaient en place ou incitaient à l'accompagnement sur les circuits scolaires, mais ils étaient majoritaires à financer partiellement (37 %) voire en totalité (19 %) le coût des accompagnateurs. En 2019, seuls la Région Bourgogne Franche Comté (pour trois<sup>22</sup> de ses sept pôles, hors SMTC 90) et un pôle territorial (agence de Chaumont pour l'Aube et la Haute-Marne à hauteur de 50 %) apportent un financement du coût des accompagnateurs. C'est un recul très important (le nombre de pôles départementaux ne prenant en charge aucun financement passe de

<sup>22</sup> Intégrés dans les marchés en Côte d'Or, 50 % dans le Jura et 33 % dans l'Yonne.

44 % à 75 % en sept ans !) d'autant que, en comparaison, dans le même temps, un quart des agglomérations prennent en charge l'intégralité du coût des accompagnateurs.

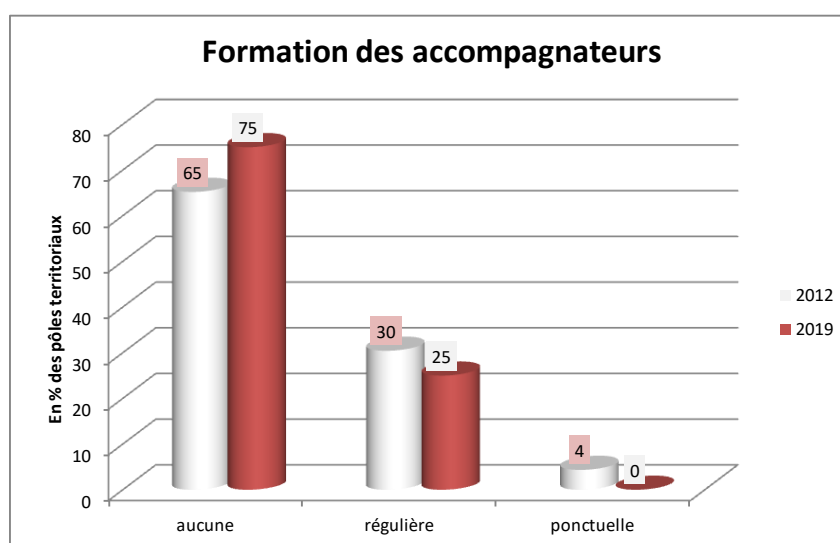
Enfin, le budget annuel moyen affecté à l'accompagnement dans les pôles territoriaux des régions s'élève à 210.691 € (coût horaire TTC de 14 €). Il peut être beaucoup élevé : le pôle « Côte d'Or » de la région Bourgogne Franche Comté affecte ainsi 2.427.220 € TTC (coût annuel TTC par accompagnateur de 10.825 €)



Source : ANATEEP 2020

Cette évolution préoccupante pourrait heureusement prendre fin dans les prochains mois. Coup sur coup, la Nouvelle-Aquitaine et le Grand Est ont annoncé une prise en charge au moins partiel du coût de l'accompagnement sur l'ensemble de leur grand territoire.

### La formation des accompagnateurs



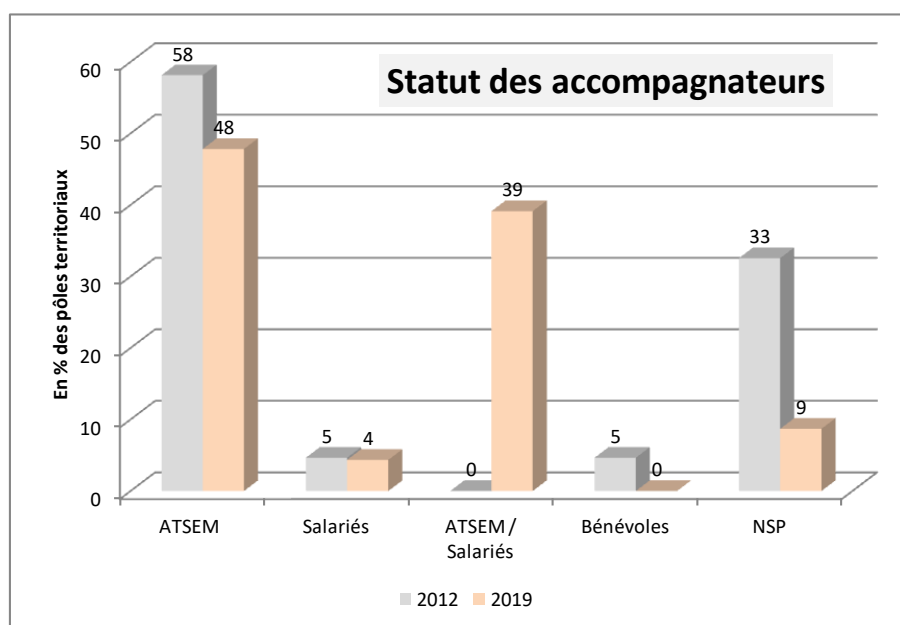
Source : ANATEEP 2020

Si la gestion et le coût des accompagnateurs sont presque toujours laissés aux mairies et intercommunalités syndicales, AO2 ou pas, leur formation ne semble pas intéresser les pôles départementaux. Le nombre de sessions de formation baisse même légèrement entre 2012 et 2019 ; les pôles territoriaux qui effectuent des formations régulières passent de 30 à 25 % du total.

Une prise de conscience peut-elle inverser cette tendance ? Il faut être optimiste. Le Grand Est a par exemple annoncé qu'à partir de la prochaine rentrée scolaire, outre l'obligation d'accompagnement des enfants de maternelle et la prise en charge de 1500€ annuels par agent, les accompagnateurs suivraient une formation dispensée par l'ANATEEP (dans le cadre d'une convention).

### Le statut des accompagnateurs

Les accompagnatrices<sup>23</sup> sont majoritairement des agents territoriaux spécialisés des écoles maternelles (ATSEM). Elles le sont un peu moins « exclusivement » sur le terrain (de 58 à 48 % en sept ans). Dans 39 % des pôles territoriaux, des solutions mixtes sont trouvées : des ATSEM sont présentes mais avec également des salariés. Au final, dans presque 87 % des territoires, l'accompagnement concerne les ATSEM.



Source : ANATEEP 2020

Les salariés restent très minoritaires : les contrats aidés ont été supprimés en 2018 et le faible nombre d'heures de travail à effectuer est très peu mobilisateur. On rappelle également une contrainte légale forte : la mission de surveillance n'est pas délégable *a priori*. Selon l'analyse de l'ANATEEP<sup>24</sup>, le recours à des entreprises privées pour assurer la mission de surveillance des enfants présente un risque juridique élevé, l'organisation du transport scolaire ne pouvant être déléguée

<sup>23</sup> Nous n'avons pas posé la question du sexe de l'accompagnateur dans l'enquête mais, dans les faits, il reste presque exclusivement féminin.

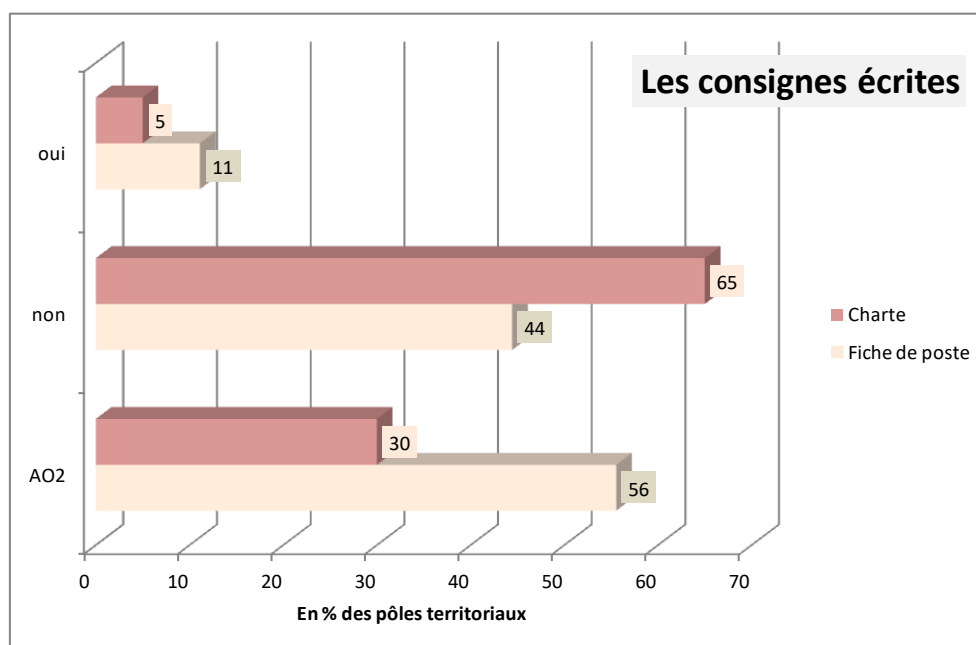
<sup>24</sup> Analyse corroborée le 24 janvier 2019, au dernier séminaire national de l'ANATEEP, par Maître Eric Landot, avocat au Barreau de Paris, qui a fait un parallèle très intéressant avec la jurisprudence portant sur la restauration scolaire.

(Cass. crim. 6 avril 2004, [n° 03-82394](#)). Certaines (rares) autorités organisatrices passent outre et intègrent cette mise en place d'accompagnateurs dans leurs marchés.

Quant aux bénévoles, ils ont *a priori* disparu des radars régionaux. Peu fiables, trop centrés sur leur propre enfant, ils ne sont pas perçus comme des solutions pérennes.

### Les consignes écrites

L'ANATEEP recommande depuis longtemps de préciser la mission de l'accompagnateur en édictant des consignes écrites claires. En 2012, c'était encore majoritairement un vœu pieux puisque 54 % des Départements n'en avaient pas publié. A l'époque, nous ne demandions pas dans l'enquête de distinguer charte et fiche de poste, qui relèvent de deux logiques différentes. Dans cette édition, nous avons fait cette distinction.



Source : ANATEEP 2020

En 2019, la situation ne s'est pas clarifiée pour les accompagnateurs : 65 % des pôles territoriaux n'ont pas de charte du transport scolaire ; un peu moins de la moitié n'ont pas même de fiche de poste disponible. Là encore, les autorités organisatrices semblent s'appuyer (se reposer ?) sur les organisateurs locaux et les collectivités sur le terrain. On peut tout de même se poser la question de l'opposabilité de consignes claires en cas d'accident corporel grave et de développements judiciaires.

### Le rôle des AO2 et employeurs locaux en matière d'accompagnement

#### Le recours aux AO2

Les régions ont pour la plupart pérennisé l'existant en matière de délégation<sup>25</sup> : 820 AO2 pour la Nouvelle-Aquitaine, 452 pour le Centre Val de Loire, 305 pour la Bourgogne Franche Comté,... Les

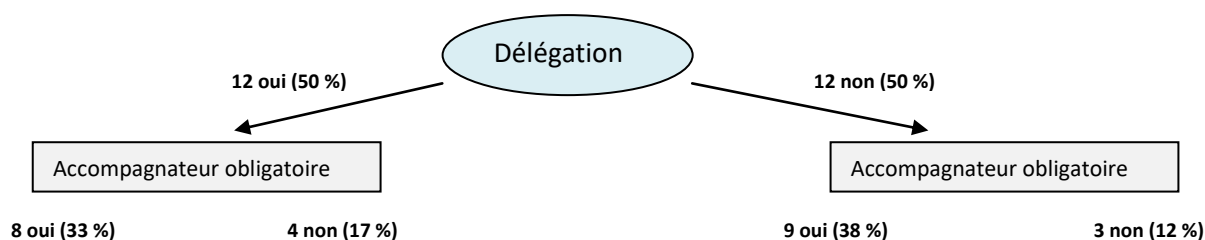
<sup>25</sup> Au mépris parfois des règles qui interdisent la subdélégation, une région ayant d'ailleurs été rappelée à l'ordre par la Cour des comptes dans son dernier rapport annuel.



pôles territoriaux et les conseils départementaux AOM sont des autorités organisatrices de premier rang (AO1) uniques dans 50 % des cas. En conséquence, **50 % délèguent à des autorités organisatrices de second rang (AO2) contre 54 % en 2012. Le nombre moyen d'AO2 par pôle territorial est de 46 (contre 59 en 2012)**. Là encore, on peut supposer que de nombreuses zones ont basculé dans le giron des agglomérations, entraînant la fusion ou la dissolution des AO2 concernées.

### Leur influence sur l'accompagnement<sup>26</sup>

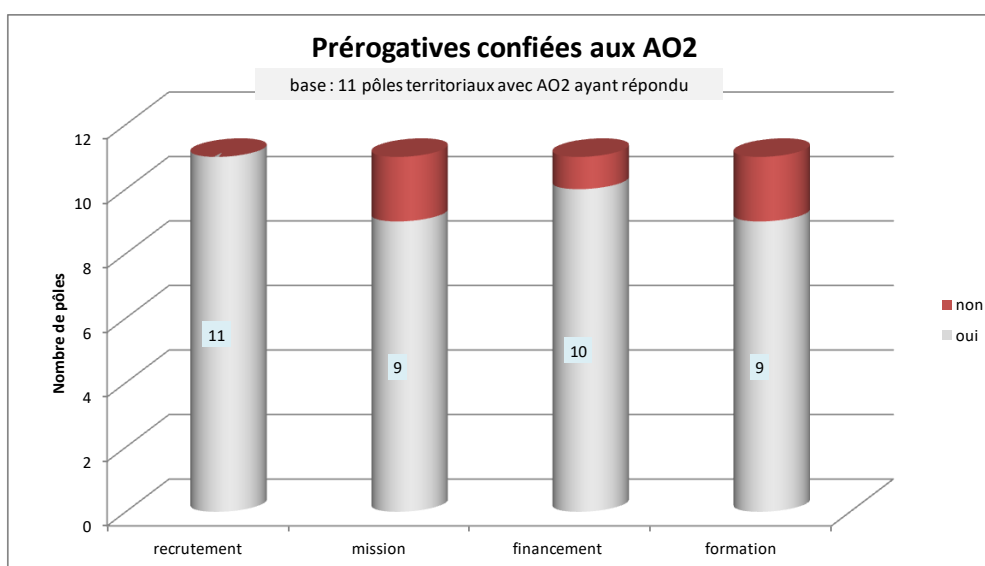
Comme pour les EPCI, les pôles « délégataires » ne sont pas les plus enclins à rendre obligatoire l'accompagnement. Même si les différences ne sont pas très fortes, c'est encore dans les pôles organisateurs uniques (régionaux) que l'on prend plus facilement la mesure d'obligation.



Source : ANATEEP (2012)

Cela peut sembler logique. En effet, AO1 unique, le pôle territorial est en capacité de s'assurer localement de son application, sans intermédiaire. Comme en 2012, dans la même proportion (au deux tiers, soit 9 pôles sur 12), les AO1 uniques ont pris une mesure d'accompagnement obligatoire, preuve que le sujet leur est sensible ! Ce constat remet donc en cause l'idée commune selon laquelle les autorités organisatrices de second rang seraient plus proches des préoccupations des familles qui militent activement pour la présence d'accompagnateurs dans les autocars scolaires. Même s'ils existent des contre-exemples, évidemment...

### La mission confiée aux AO2



Source : ANATEEP 2020

<sup>26</sup> Nous ne pouvons utiliser dans ce domaine les taux de couverture par pôle territorial, comme nous l'avons fait pour les EPCI. Les données sur les 24 pôles sont en effet peu documentées.

A partir du moment où l'AO1 décide de déléguer une partie de sa compétence, elle le fait réellement.

En 2012, les AO2 bénéficiaient de moins de latitude dans la gestion des accompagnateurs, notamment dans le cadrage de la mission ou la formation. C'est encore un peu vrai... mais dans de faibles proportions.

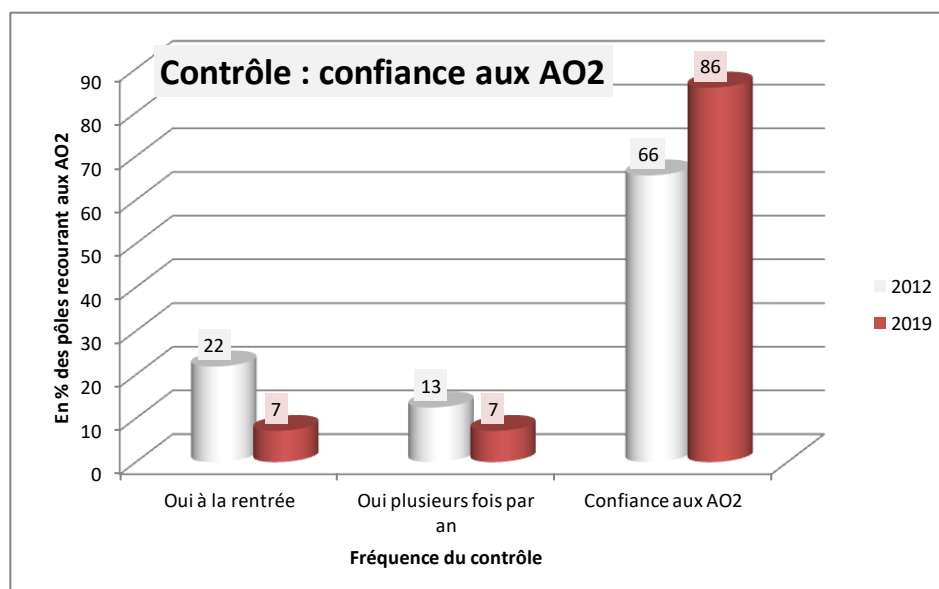
Prérogatives accordées aux AO2	en 2012	en 2019
recrutement	80 %	100 %
mission	64 %	82 %
financement	76 %	91 %
formation	68 %	82 %

Source : ANATEEP 2020

Dernier point : la présence d'un accompagnateur n'empêche pas forcément l'oubli d'un élève de maternelle. En effet, sur les 24 pôles territoriaux des régions ayant répondu, on constate que les deux enfants oubliés l'ont été dans des territoires où il y a des AO2, et dans l'un des cas, une accompagnatrice était présente.

### *Un contrôle fondé sur la confiance*

Cet appui sur les AO2 se retrouve également dans la façon dont l'AO1 envisage le contrôle de ses AO2, ici en matière d'accompagnement. A 86 % (contre 66 % en 2012), aucun contrôle de l'AO2 n'est prévu. La confiance est totale vis-à-vis de l'organisateur local.



Source : ANATEEP 2020

## **Chapitre 3 - Synthèse**

## Les principaux résultats comparés en un clin d'œil (source ANATEEP 2020)

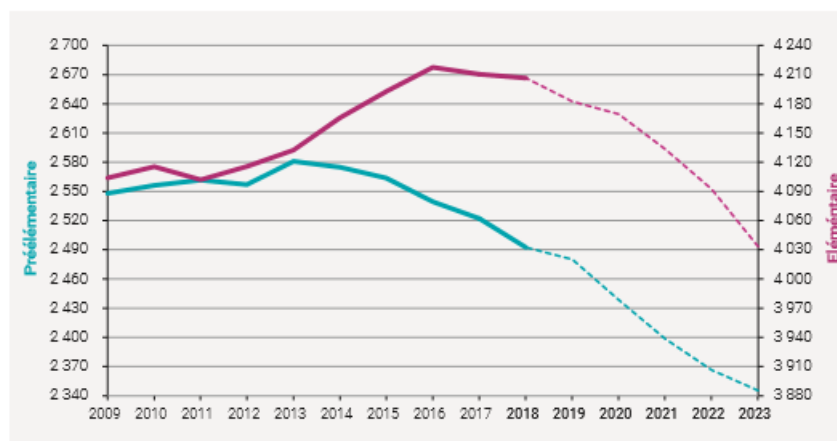
	Les pôles territoriaux	Les agglomérations
<b>Généralités</b>		
Taux de réponse	24 % (24 « pôles territoriaux »)	27 % (95 EPCI)
Nombre total d'élèves transportés	502 597	462 406
Part d'élèves sur SATPS	73 %	46 %
Effectif moyen transporté par jour	20942	6606
<b>Demande potentielle</b>		
Nombre de maternelles transportés	19 895 (5 % de l'effectif total)	14 441 (4,1 % de l'effectif total)
Nombre moyen d'élèves par AOT	1243	212
Nombre de SATPS (estimation nationale)	6564 (38 611)	6661 (24 670)
- avec au moins 1 élève de maternelle	1137 (6688)	1788 (6622)
- avec au moins 5 élèves de maternelle	662 (2758) soit 10 % des SATPS	1568 (5807) soit 24 % des SATPS
<b>L'accompagnement</b>		
Obligation d'accompagnement	71 % (59 % en 2012)	52 % (contre 53 % en 2012)
Nombre total d'accompagnateurs (estimé)	1993 (8300)	1493 (5500)
Nombre moyen par AOT	105 (100 en 2012)	18 (28 en 2012)
Statut des accompagnateurs	ATSEM dans 87 % des territoires	ATSEM dans 50 % des EPCI
Taux de couverture global *	0,5 (0,71 en 2012)	1 (contre 0,98 en 2012)
Age des enfants pris en compte	65 % à 3 ans dans l'année	54 % à 3 ans dans l'année
Incivilités : pas d'accompagnement pour...	85 %	54 %
<b>Le financement</b>		
Aucun	75 % (44 % en 2012)	60 % (65 % en 2012)
En partie	25 % (37 % en 2012)	15 % (13 % en 2012)
Budget moyen par AOT	210 700 € TTC (183 982 € en 2012)	98 345 € TTC (60 382 € en 2012)
Coût annuel moyen par accompagnateur	10 825 €	5505 €

\* Nombre d'accompagnateurs / nombre de services avec au moins un élève de maternelle

## Conclusion

Ce n'est pas une surprise : l'accompagnement des élèves, lorsqu'il est réalisé, ne concerne presque exclusivement que les maternelles. Très peu sont mis en place au motif d'incivilités ou d'actes de vandalisme. Partant de ce constat, on pourrait penser que la question soit d'une importance mineure, d'autant que la démographie scolaire nous indique que les effectifs scolarisés en maternelle sont durablement inscrits à la baisse.

### Effectifs d'élèves dans l'enseignement préélémentaire et l'enseignement élémentaire (en milliers)



Lecture : l'échelle de gauche concerne les effectifs d'élèves en préélémentaire (courbe bleue) et celle de droite les effectifs en élémentaire (courbe prune). Une graduation correspond à une évolution de 30 000 élèves pour le préélémentaire et pour l'élémentaire. Ainsi entre les rentrées 2017 et 2018, les effectifs en préélémentaire ont diminué de 29 800 élèves et de 3 800 élèves en élémentaire.  
Champ : France métropolitaine + DOM, secteurs public et privé sous et hors contrat, hors ULIS.  
Source : MENJ-DEPP.

Réf. : Note d'Information, n° 19.05. © DEPP

Rien ne serait pourtant plus réducteur. La comparaison entre les années 2012 et 2019 souligne que, loin de s'essouffler, cette problématique rencontre la vigilance des décideurs locaux. L'obligation d'accompagnement s'inscrit en hausse en région (71 % désormais des pôles territoriaux) ; elle reste stable mais majoritaire (52 %) en agglomération. Même sans obligation formelle, l'accompagnement irrigue les services dédiés aux scolaires sur l'ensemble du territoire. Car, aux côtés des autorités organisatrices de second rang (AO2), de très nombreuses communes ou intercommunalités, sans compétence transport ou mobilité, embauchent leurs propres accompagnatrices.


Au final, l'enquête de l'ANATEEP montre que le nombre moyen d'accompagnateurs s'établit à 105 dans les pôles territoriaux en région et à 18 en agglomération. On estime ainsi le nombre global d'accompagnateurs en mission sur les routes de France à quelque 13 800.

Au vu des résultats obtenus par la présente enquête, notamment dans les conditions pratiques mises en œuvre sur le terrain, de nombreux progrès sont attendus et nécessaires

- La généralisation des accompagnateurs, dans les territoires où ils ne sont pas (ou peu) présents aux côtés des élèves de maternelle ;
- Edicter des consignes écrites et claires (avec *a minima* une fiche de poste détaillée) car il s'agit encore d'une exigence trop peu répandue ;
- La formation obligatoire des accompagnateurs, au moins annuelle, qui ne se résume pas à une simple information de deux heures ! Accompagnateur est un vrai métier !...

# ANNEXES

# Annexe 1 : le questionnaire 1/3



---

**L'ACCOMPAGNEMENT DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE**

**Enquête de septembre 2019**

Ce questionnaire est à renvoyer à l'ANATEEP avant le jeudi 31 octobre 2019 :  
-- par courrier à : ANATEEP, 8 rue Edouard Lockroy, 75011-PARIS  
-- numérisé et expédié à : [courrier@anateep.fr](mailto:courrier@anateep.fr)

Ce questionnaire est également téléchargeable à l'adresse [www.anateep.fr](http://www.anateep.fr)  
Pour toute demande d'information complémentaire pour renseigner le questionnaire, contacter Eric Breton, Directeur d'études de l'ANATEEP au 01-43-57-42-86 ou [eric.breton@anateep.fr](mailto:eric.breton@anateep.fr)

**Merci de remplir ce questionnaire même si vous ne mettez pas en place d'accompagnement**

**L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE TRANSPORT (AOT)**

Région : → Département n° :

Dénomination et adresse :

Tél : → courriel :

Personne à contacter :

Fonction :

**DONNEES 2019 :**

Budget « Transport scolaire » en 2019  en euros

Nombre total d'élèves transportés chaque jour  dont  sur SATPS\*  
\*SATPS : services à titre principal scolaires

Nombre total d'élèves de maternelle transportés chaque jour

Nombre de services scolaires (SATPS) →

→ dont  services avec des maternelles

→ dont  avec moins de 5 enfants de maternelle

Les services « avec maternelles » sont-ils :

- dédiés (avec primaires, ...) :
- dédiés aux maternelles :
- un peu des deux :

..... Saut de page .....

---

Enquête « Accompagnateurs » de l'ANATEEP → (septembre 2019)

## Le questionnaire (2/3)

LES-CONDITIONS-ET-MODALITES-DE-L'ACCOMPAGNEMENT

1--Combien-recensez-vous-d'accompagnateurs-sur-votre-territoire-de-compétences?

2--L'accompagnement-des-enfants-de-maternelle-est-il-rendu-obligatoire-dans-votre-Règlement-des-transports?  oui  non  en-prévision

2-1--Si-oui,-depuis-quelle-année?

2-2--Si-non,-se-rendre-directement-à-la-question-9

3--S'il-y-a-obligation-d'accompagnement,-à-partir-de-quel-âge?  3-ans-dans-l'année  3-ans-révolus  autre

4--Avez-vous-fixé-un-nombre-minimal-d'enfants-de-maternelle-pour-leur-prise-en-charge?  oui  non

Si-oui,-lequel?

5--En-cas-d'incivilités-et/ou-d'actes-de-vandalisme,-mettez-vous-en-place-un-accompagnement?  oui  non

Si-oui,-  ponctuellement  de-manière-pérenne

6--Lorsqu'ils-«existent»,-participez-vous-au-financement-du-coût-des-accompagnateurs?  oui  oui-en-totalité  oui-en-partie,-soit-  du-coût-total

7--Lorsqu'ils-«existent»,-assurez-vous-une-formation-spécifique-des-accompagnateurs-à-leur-mission?  oui  non  ponctuellement

Si-oui,-quelle-périodicité?

8--Avez-vous-rédigé?  Une-fiche-de-poste-de-l'accompagnateur-en-précisant-leur-mission  oui  non  en-prévision  rôle-de-l'AO2-ou-employeur  un-Guide-de-l'accompagnateur-(ou-une-Charte,...)-plus-étroffé  oui  non  en-prévision  rôle-de-l'AO2-ou-employeur

\*-Merci-de-nous-transmettre-le-document-si-c'est-possible

Enquête-«Accompagnateurs»-de-l'ANATEEP → Septembre-2019



## Le questionnaire (3/3)

**LA POLITIQUE DÉLÉGUÉE DE L'AO EN MATIÈRE D'ACCOMPAGNEMENT**

9--Déléguez-vous des prérogatives à des autorités organisatrices de second-rang\*(AO2)?¶

→  oui →  non-¶

→ Si oui\*: à combien\*d'AO2?-¶

*\*Si non, passez directement à la question 13¶*

10--En matière d'accompagnement, quelles prérogatives avez-vous délégué à vos-AO2\*?¶

→ Le-recrutement →  oui →  non¶

→ La-définition-de-la-mission→ →  oui →  non¶

→ Le-financement → →  oui →  non¶

→ La-formation → →  oui →  non¶

11--Contrôlez-vous la politique d'accompagnement de vos-AO2 (mise-en-place-effective,-mission,...)-?¶

→  oui, à-la-entrée →  oui, plusieurs-fois-par-an →  non, nous-faisons-confiance¶

12--S'il n'y a pas d'obligation de votre part, les organisateurs locaux (AO2) pratiquent-ils l'accompagnement\*?¶

→  oui, tous →  oui, la-majorité →  non, tous →  non, la-plupart¶

13--D'autres collectivités territoriales non-AO2 emploient-elles des accompagnateurs?-¶

→  oui →  non-¶

→ Si oui, le nombre de communes:-¶  Le nombre total d'accompagnateurs¶

**TROIS QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES**

14--À votre connaissance, quel est le statut « majoritaire » des accompagnateurs?¶

→  ATSEM\* →  salariés →  bénévoles →  ne-sait-pas¶

*\*ATSEM: agent territorial spécialisé des écoles maternelles¶*

15-- Quel budget (2019) affectez-vous pour les accompagnateurs-¶  euros¶

→ --Si vous les prenez en charge, quel est le coût horaire (charges comprises) d'un accompagnateur\*?¶

→  euros¶

→ --Si vous les prenez en charge, quel est le coût annuel (charges comprises) d'un accompagnateur\*?¶

→  euros¶

16-- Sur votre territoire de compétences, sur l'année scolaire 2018/2019, un- (ou plusieurs)- enfant(s)- de maternelle-a (ont)-t-il-été-oublié(s)-dans-un-car\*? →  oui →  non¶

→ Si oui-combien\*?¶

→ Y'avait-il un accompagnateur présent dans le véhicule\*?.....¶  oui →  non¶

Enquête « Accompagnateurs » de l'ANATEEP → Septembre 2019¶

## Annexe 2 : extrait du guide<sup>27</sup> sur la sécurité du transport scolaire à l'usage des décideurs locaux

---

### [...] Chapitre 5 : comment sécuriser le trajet ?

#### III. L'accompagnement

##### **A. L'arrêté du 2 juillet 1982 : l'obligation d'accompagnement**

La présence d'au moins un accompagnateur est obligatoire, dans tout véhicule transportant des personnes en situation de handicap en fauteuil roulant, a fortiori quand il s'agit d'enfants. La présence à bord du véhicule d'au moins un accompagnateur en plus du conducteur est obligatoire lorsque le véhicule transporte un nombre de personnes en fauteuil roulant supérieur à huit, sans excéder quinze. La présence d'au moins deux accompagnateurs est obligatoire dans tout véhicule transportant plus de quinze personnes handicapées en fauteuil roulant. Le transport dans un véhicule de plus de vingt-cinq personnes en fauteuil roulant est interdit (art. 78 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

Dans ce cas, la mention de la présence obligatoire d'un ou plusieurs accompagnateurs est inscrite sur les procès-verbaux de réception de véhicules et sur l'attestation d'aménagement (art. 85 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

L'« attestation d'aménagement » doit mentionner, le cas échéant, la nécessité d'un accompagnateur obligatoire dans la rubrique « conditions particulières » (art. 94 de l'arrêté du 2 juillet 1982).

Il importe de noter que cette forme d'accompagnement ne permet pas concrètement à l'accompagnateur de contrôler les montées et les descentes des enfants pendant le trajet et ainsi, qu'elle ne dispense pas d'une surveillance aux points d'arrêts.

##### **B. L'accompagnement en trajet s'avère de plus en plus nécessaire :**

###### *1. Pour les jeunes enfants,*

En particulier d'âge pré-scolaire, notamment au regard de l'obligation du port de la ceinture de sécurité. La jurisprudence relative aux accidents corporels survenant dans le cadre d'un transport scolaire est à la fois constante et claire. Il y a une forte présomption de faute si l'AO n'a prévu aucun dispositif de surveillance, notamment en présence de jeunes enfants. Ainsi une grande majorité d'AO impose désormais dans leur Règlement, pour les jeunes élèves en particulier, la présence d'accompagnateurs.

L'intérêt d'un accompagnement n'est pas une découverte. Un rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées portant sur : « L'accompagnement dans les transports scolaires de zone non urbaine », établi en avril 1997 par Mme Agnès de Fleurieu, Inspecteur général de l'Équipement, tenant compte notamment de la fréquentation croissante d'enfants qui n'atteignent pas l'âge de la scolarisation obligatoire (6 ans), avait conclu :

« il convient ... de recommander que, dans le cadre d'une démarche volontariste d'amélioration de la qualité et de la sécurité des transports de voyageurs, la recherche des modalités d'accompagnement

---

<sup>27</sup><https://www.anateep.fr/images/stories/articles/textes/secur-2016-guide-de-la-securite-dans-les-transports-scolaires.pdf>. En cours de réécriture par les partenaires du transport scolaire (dont l'ANATEEP), sous la responsabilité de la Direction de la sécurité routière (DSR) du ministère de l'intérieur.

les mieux adaptées à l'âge des enfants, et aux conditions locales soit entreprise dans les départements qui n'ont pas encore prévu d'accompagnateurs, en particulier pour les enfants les plus jeunes ».

### *2. Pour les enfants en situation de handicap*

Certains types de handicaps exigent, à l'évidence, un accompagnement, dont il conviendra d'étudier, en relation avec la MDPH, les modalités, en fonction notamment du projet personnel de scolarisation de l'élève.

### *3. L'accompagnement peut se révéler nécessaire*

sur certaines lignes, du fait de la dégradation du comportement de certains enfants.

**Des solutions d'accompagnement adaptées aux différentes situations doivent être recherchées (très jeunes enfants – adolescents perturbateurs – enfant(s) présentant tel type de handicap).**

**Force est de constater que la présence d'accompagnateurs favorise la pratique effective du port de la ceinture de sécurité, que le conducteur ne doit en aucun cas surveiller durant le trajet.**

**Compte tenu de l'importance de leur rôle, il est vivement souhaitable que ces accompagnateurs reçoivent une formation spécifique où leur sera précisé notamment le détail de leur mission (consignes de sécurité pendant le trajet, vérification que tous les enfants sont descendus en fin de service, possible intervention sur certains points ou aires d'arrêt). De même il est nécessaire que les accompagnateurs d'enfants handicapés bénéficient d'une formation sur les différents types de handicaps et leurs besoins.**

**Les organisateurs peuvent utilement s'inspirer de certaines « Chartes de l'accompagnateur » qui, outre le respect de la discipline et la prévention des comportements conflictuels, intègrent la notion de « chaîne éducative » entre le domicile et l'établissement scolaire de l'enfant transporté.**

## Annexe 3 : Contenu de la formation de l'ANATEEP

# FORMATION

## Accompagnateurs de transport scolaire

Les parents d'élèves, et plus généralement la société, acceptent de moins en moins de voir les enfants, leurs enfants, se déplacer dans les transports collectifs sans être accompagnés. Chacun de nous sait que le conducteur, seul, ne peut gérer en même temps la conduite et la surveillance des (jeunes) passagers. L'accompagnement des élèves, notamment les plus jeunes, devient nécessaire. La présence des accompagnateurs n'est cependant profitable et pertinente qu'avec une formation spécialisée de ces personnels. Cette mission reste beaucoup plus complexe qu'elle n'y paraît.

**PUBLIC**

Personnels territoriaux (ATSEM, policiers municipaux,...), bénévoles (parents ou grands parents d'élèves,...), enseignants, emplois-jeunes, animateurs(trices) de centres de vacances et de loisirs,...

Nombre de stagiaires : 15 au maximum. Durée : 1 journée.

**OBJECTIFS**

- Sensibiliser les stagiaires à leurs responsabilités (devoirs de l'accompagnateur, législation, place dans l'organisation du transport scolaire,...).
- Transmettre les consignes nécessaires à la sécurité des passagers transportés et au bon fonctionnement du service (procédures d'évacuation, positionnement dans le véhicule, montée/descente des jeunes, accidentologie, prévention et gestion des comportements conflictuels,...).

**DEROULEMENT**

Au cours d'un large tour de table, les stagiaires expriment leurs préoccupations, les difficultés qu'ils rencontrent (ou craignent de rencontrer) sur le terrain. En fonction des interrogations exprimées, le formateur répond précisément aux questions et définit une progression adaptée aux attentes des stagiaires. Grâce aux techniques traditionnelles d'animation (vidéo, diaporama, débat,...), il investit alors les modules définis par le comité pédagogique du BETECS. Un bilan de stage est effectué en fin de journée. Un dossier, une attestation de stage sont alors remis aux stagiaires.

**CONTENU**

Les principaux modules pédagogiques traités :

- Législation et organisation des transports.
- Droits et devoirs de l'accompagnateur.
- Liaison école, famille, organisation.
- Responsabilités et réglementation des transports.
- Relations enfants-accompagnateurs (connaissance de la psychologie de l'enfant).
- Conduite à tenir en cas d'indiscipline.
- Sécurité des transports scolaires : les équipements de sécurité du véhicule, réaction en cas d'accident,...
- Education à la sécurité : consignes pour l'attente, la montée, le trajet, la descente, la traversée de chaussée,...

**MATERIEL**

Vidéoprojecteur - Paper-Board.

8, rue Edouard Lockroy  
75011 PARIS  
Téléphone : 01 43 57 42 80  
Télécopie : 01 43 57 03 94  
www.betece.com

BETECS : organisme de formation de l'ANATEEP ; statut juridique : EURL

## Table des matières

Préambule .....	2
Méthodologie & logique du plan .....	3
Chapitre 1 - Les autorités organisatrices de la mobilité.....	4
1- L'enquête.....	5
2- Profil des autorités organisatrices de la mobilité « répondantes » .....	6
Le budget « transport scolaire » en 2019.....	6
Les élèves transportés.....	7
La spécificité du transport scolaire.....	9
3- Les résultats de l'enquête .....	10
Les transports de maternelle .....	10
L'accompagnement .....	13
L'obligation d'accompagnement.....	13
Le nombre d'accompagnateurs.....	15
Les critères de prise en charge .....	17
Financement, formation et consignes.....	18
Le rôle des AO2 et employeurs locaux en matière d'accompagnement .....	22
Chapitre 2 - Les pôles territoriaux des régions.....	26
4- L'enquête.....	27
5- Profil des pôles « départementaux » .....	28
Le budget « transport scolaire » en 2019.....	28
Les élèves transportés.....	28
La spécificité du transport scolaire.....	29
6- Les résultats de l'enquête .....	30
Les transports de maternelle .....	30
L'accompagnement .....	32
L'obligation d'accompagnement.....	32
Réalité de l'accompagnement dans les territoires.....	33
Les critères de prise en charge .....	36
Financement, formation et consignes.....	37
Le rôle des AO2 et employeurs locaux en matière d'accompagnement .....	40
Chapitre 3 - Synthèse .....	43
Les principaux résultats comparés en un clin d'œil (source ANATEEP 2020) .....	44

Conclusion .....	45
ANNEXES.....	46
Annexe 1 : le questionnaire 1/3 .....	47
Annexe 2 : extrait du guide sur la sécurité du transport scolaire à l'usage des décideurs locaux....	50
Annexe 3 : Contenu de la formation de l'ANATEEP .....	52