

SECURITE DES TRANSPORTS SCOLAIRES



Région
Centre-Val de Loire

Formation Webinaire 16 décembre 2022

Plan



RÔLE DE CHAQUE ACTEUR



CONVENTIONS AO2/REGION



PERSPECTIVES DE FONCTIONNEMENT



CADRE REGIONAL D'INTERVENTION

QUELLES RESPONSABILITES RECHERCHER ?

En cas de dommage subi par un élève, la responsabilité entre différents acteurs peut être recherchée.

AOM

Autorité
de
police

Gestionnaires
de voirie

AOMR

Usagers
de la
route

Etablissement
scolaire

Transporteur

Accompagnateur

RESPONSABILITES DES DIFFERENTS ACTEURS, PARTAGE DE RESPONSABILITE

Article 60 de l'arrêté du 2 juillet 1982 :

« la responsabilité de chaque intervenant dans toute opération de transport est engagée par les manquements qui lui sont imputables. »

Le juge se fonde sur l'ensemble des éléments de faits dont il dispose pour rechercher et établir la ou les responsabilités des différents acteurs.

DIFFERENTES RESPONSABILITES

⇒ **Demande de réparation auprès du juge civil à l'encontre de :**

- Une personne privée, physique ou morale
- Un agent public, s'il a commis une faute personnelle et détachable de ses fonctions

⇒ **Demande de réparation auprès du juge administratif à l'encontre de :**

- L'administration en raison d'une faute commise dans l'organisation du service public
- L'administration en raison d'une faute de service commise par un agent

⇒ **Poursuites pénales à l'encontre de :**

- Une personne privée, physique ou morale
- Un agent public
- Une CT ou un EPCI dans le cadre d'activités déléguables

Les AOM sont compétentes pour **organiser** les services publics réguliers de transport routier de personnes et, à ce titre, fixer l'itinéraire, les fréquences, les horaires, les tarifs et les points d'arrêt (implantation/localisation).

Aucun texte législatif ou réglementaire ne fixe la distance maximale entre le domicile et le PA, ou, entre le PA et l'établissement d'enseignement desservi.

- La compétence mobilité n'inclut pas l'installation et l'entretien des abris de voyageurs.
- Les abris voyageurs ne constituent pas un élément du domaine public routier.
- Les abris voyageurs ne relèvent pas de la compétence voirie. La Région dispose d'un marché d'acquisition.
- Un EPCI peut décider de se saisir de cette compétence en l'incluant expressément au sein de ses statuts (les métropoles disposent de plein droit de la compétence relative aux abris voyageurs).

- Elle doit prendre les mesures nécessaires pour assurer le bon fonctionnement des services, en matière de **prudence, d'attention et de surveillance**.
- Ce devoir de surveillance s'étend aux opérations de montée et de descente des élèves.
- L'AO doit prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires pour éviter toute bousculade aux aires d'attente du car scolaire.
- L'AO reste responsable durant toute la durée pendant laquelle les enfants sont censés être pris en charge par le service de ramassage scolaire.
- L'AO ne peut s'exonérer de ses obligations en la matière.

Présence recommandée d'un accompagnateur à bord pour les plus jeunes scolaires, car c'est :

- Aux AO de déterminer les conditions de surveillance des élèves transportés
- Aux AO de déterminer la répartition des rôles notamment entre transporteur et accompagnateurs

L'AO est responsable du choix des véhicules utilisés

L'article R.411-23-2 du code de la route dans les véhicules de transport en commun d'enfants, ces derniers sont transportés assis.

- ≈> Ce n'est qu'à titre exceptionnel et limité dans des conditions précises , que des véhicules affectés à des transports scolaires peuvent transporter des enfants debout (R.411-23-1 et 2 du code de la route).
- ≈> En conséquence , l'autocar est le véhicule adapté pour les services de transport scolaire (Article L.3111-7 du code des transports et CAA Bordeaux 7avril 2022)

LA COPRODUCTION D'UN POINT D'ARRÊT

≈ Du côté de la demande :

- ❖ Les parents et le jeune
- ❖ Le transporteur/le conducteur
- ❖ Les élus
- ❖ Les riverains
- ❖ L'accompagnatrice

Point
d'arrêt

≈ Du côté de l'offre :

- ❖ L'autorité organisatrice
- ❖ Le gestionnaire de la voirie
- ❖ Le détenteur des pouvoirs de police

Compétences partagées dans la réalisation d'un point d'arrêt

Aucun texte n'édicte de règles précises sur la répartition des compétences. Il faut une intervention conjointe et concertée de plusieurs acteurs.

➤ **AOM/AO2 par délégation de compétences**

- Localisation sécurisée des PA;
- Information des voyageurs aux PA;
- Horaires de circulation aux PA.

➤ **Gestionnaire de voirie**

- Signalisation routière et maîtrise d'ouvrage;
- Délivrance de permission de voirie;

➤ **Autorité de police** (arrêté de localisation et de nomination du PA)

Par ailleurs, l'AOM a la responsabilité d'édicter **un règlement des transports scolaires.**

- En fonction de la convention de délégation de compétences et des situations envisagées, la responsabilité de l'une ou de l'autre, voire des 2 (car la délégation de compétence ne dégage pas l'autorité organisatrice de 1er rang), peut être recherchée dans le cadre d'un accident à un PA.

Il est compétent pour :

- La signalisation routière;
- Délivrer les permissions de voirie pour autorisation du domaine public routier qui donne lieu à emprise (autorisations délivrées à titre précaire et révocable Art L. 113-2 du code de la voirie routière; permis de stationnement quand occupation du domaine public routier sans emprise).
- En principe, la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement ainsi que le financement des travaux relatifs à l'aménagement des PA (signalisation, délimitation physique des PA, protection, etc.).

POLICE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT

| HORS AGGLOMERATION * | | EN AGGLOMERATION * | |
|---|-----------------------|--|--|
| * panneau d'entrée/ sortie d'agglomération | | EPCI à fiscalité propre compétent en matière de voirie | EPCI non compétent en matière de voirie |
| | | | |
| VOIE COMMUNALE/ INTERCOMMUNALE | Maire | EPCI | Maire |
| Rte DEPARTEMENTALE | Conseil départemental | EPCI | Maire |
| Rte NATIONALE | Préfet | EPCI | Maire |
| RTE Gde CIRCULATION | Préfet | Préfet | Préfet |

Art. 58 LOM/Art.L3114-2 du CT

- Les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité;
- Lorsqu'ils sont situés hors agglomération, les arrêts accueillant des transports scolaires sont pré-signalés dans des conditions définies par décret.

AGIR EN DELEGATION DE COMPETENCES

- La délégation de compétence des transports scolaires est régie par une convention d'une durée variable selon les départements.
- Comme dans toute procédure de délégation, la compétence est exercée par le délégataire (commune, syndicat, EPCI, association) au nom et pour le compte de la collectivité délégante, ici la Région
- C'est une procédure **volontaire** de part et d'autre.
- Deux types de conventions cohabitent :
 - celles issues des Départements
 - celles à l'initiative de la Région
- Objectif de la Région : Harmoniser au fur et à mesure ces conventions.

Convention de type 1 :

- Issues des Départements (actives dans le 37, le 41 et le 45), et entérinées par la Région lors du transfert de compétence.
- Les dispositions qui existaient avec les Départements restent en vigueur, avec parfois des incohérences, des contradictions avec le règlement régional des transports scolaires qui a plusieurs fois évolué depuis.
- S'agissant de la gestion des points d'arrêt, l'accent est mis sur le rôle des AO2 en matière de conseil et de signalement (arrêts et manœuvres dangereuses).
- Suivant les départements, le rôle des AO2 peut être différent en ce qui concerne le pilotage de l'expertise des points d'arrêt existant ou à créer, qui peut relever de sa responsabilité ou de celle de la Région.

Convention de type 2 :

- A l'initiative de la Région (actives dans le 18, le 28 et le 36), en cohérence avec sa volonté politique de faire des AO2 de véritables partenaires en matière de création et de localisation de PA, en lien avec le règlement régional des transports scolaires.
- Elles mettent toutes l'accent sur le rôle de relais local de l'AO2 pour ce qui concerne la gestion de proximité du transport scolaire, ainsi que sur son expertise.
- Elles confient à l'AO2 le soin d'étudier les demandes de modifications de circuits (création de PAR et modifications d'itinéraires) et de donner un avis à l'AO1, dans le respect du règlement de transport scolaire. L'AO2 est force de proposition. C'est la Région qui apprécie l'opportunité de la modification.
- Du fait des pratiques propres à chaque département, ces conventions contiennent encore quelques spécificités.

PERSPECTIVES DE FONCTIONNEMENT

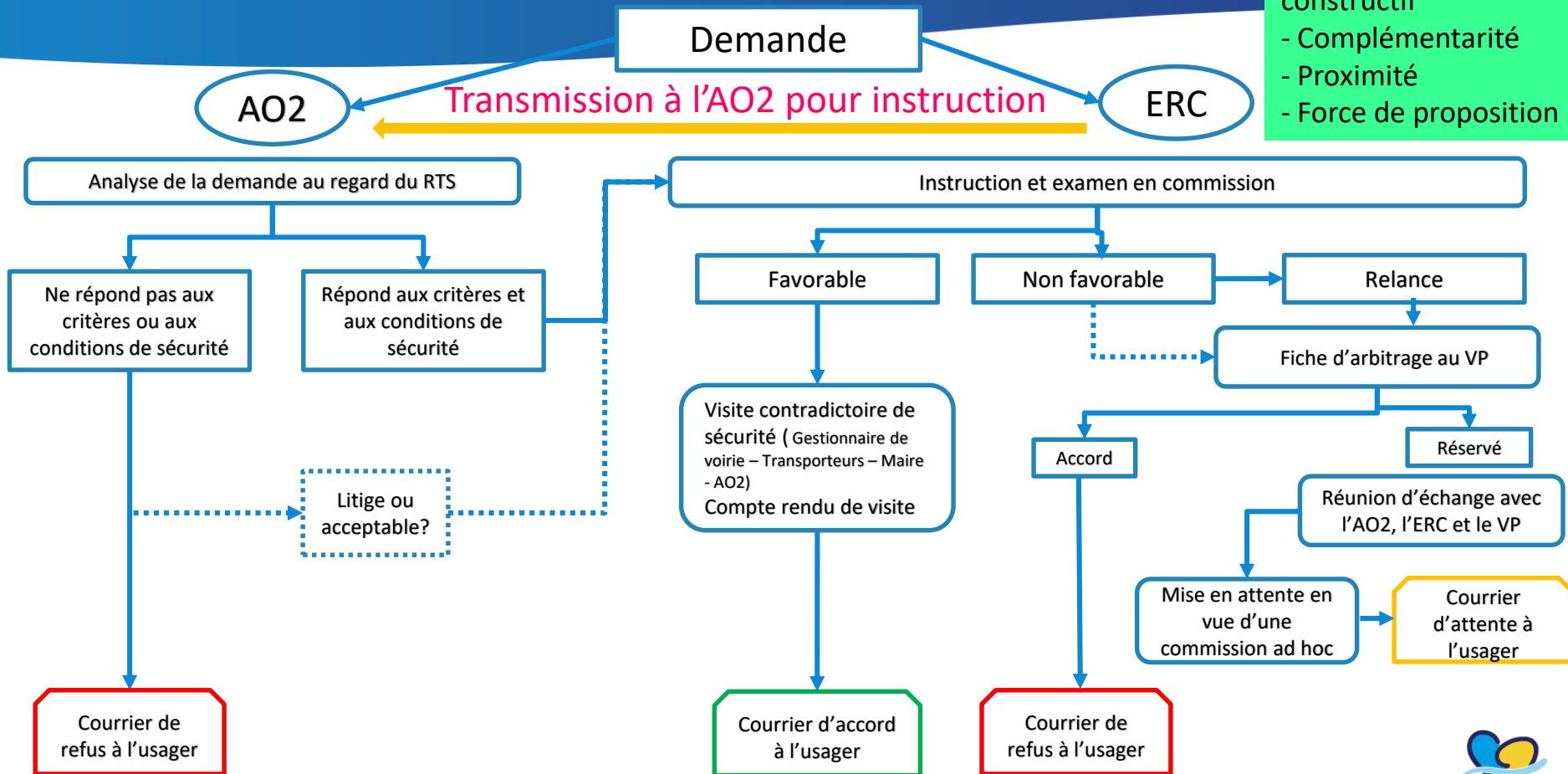
- **De nouvelles conventions prises en concertation dans les prochaines années, remplaçant les conventions de type 1 issues des départements 37, 41, 45.**
- **Dans un esprit partenarial constructif avec des missions complémentaires décrites réparties entre AO1 et AO2, en cohérence avec le règlement régional des transports .**
- **Des accompagnateurs formés par la Région, avec délivrance d'une attestation de stage et d'une charte.**

⇒ Modification du plan de transport (un nouveau process)

- Réception des demandes par les AO2 et l'AO (ERC)
- Analyse de chaque demande au regard du règlement de transports scolaire (RTS) avec avis requis favorable ou défavorable de l'AO2
- Capacité des AO2 d'émettre un refus, en cohérence avec le RTS
- Transmission à l'ERC des situations qui n'auront pas fait l'objet d'un refus
- Validation requise de la Région pour toute modification du plan de transport.
- Financement de tout ou partie par les collectivités territoriales EPCI, AO2 favorables à une demande dérogatoire par rapport au RTS.

PERSPECTIVES DE FONCTIONNEMENT

- Partenariat constructif
- Complémentarité
- Proximité
- Force de proposition



CADRE REGIONAL D'INTERVENTION

Bénéficiaires :

- Gestionnaires de voirie implantés sur la Région
➔ collectivités ou EPCI

Aménagements éligibles :

Règles d'attribution :

- Dépôt dossier
- Maximum 70% de la dépense éligible HT
- Minimum 1000 € HT de subvention
- Maximum 9000 € HT de subvention par PAR physique (à X par le nombre d'arrêts aménagés)
- Soumission au vote en Commission
- Possibilité de regrouper des petites opérations

| Nature | Prérequis | Avis technique requis par la Région | Dépenses éligibles | Dépenses non éligibles | Entretien des aménagements réalisés |
|--|---|---|---|-------------------------|-------------------------------------|
| Sécurisation des PAR | Diagnostic Sécurité en lien avec services régionaux validé par l'ensemble des parties | Respect des fonctionnalités et conditions d'usage Respect des prescriptions régionales en matière d'aménagement des PAR | Etudes techniques MOE Travaux de sécurisation | | Collectivité bénéficiaire |
| Mise en accessibilité des PAR de lignes régulières (ou SDAP) | Diagnostic Sécurité en lien avec services régionaux validé par l'ensemble des parties | Respect des aménagements réglementaires Prise en compte du repérage de la zone d'attente, de la porte avant et de la zone de sécurité Exploitabilité de l'aménagement | Etudes techniques MOE Travaux de sécurisation nécessaires Travaux de mise en accessibilité | Chemins piétons d'accès | Collectivité bénéficiaire |
| Aménagement stationnements vélo aux PAR | Mise en accessibilité ou sécurisation du PAR | Maintien des conditions d'accessibilité au PAR | Travaux et fournitures stationnement vélo | | Collectivité bénéficiaire |

SECURITE DES TRANSPORTS SCOLAIRES

≈> **MERCI A TOUS POUR VOTRE ATTENTION !**

Isabelle.brule@centrevalde Loire.fr

Celine.rocherieux@centrevalde Loire.fr

Patrick.louault@centrevalde Loire.fr