

Le transfert des transports scolaires aux régions

Une bonne idée ?

MICHAËL DAVID

Héritée des lois de décentralisation, la gestion des transports scolaires a été, durant plus de trois décennies, une compétence traditionnelle des départements. Ces transports se définissent comme « des services publics réguliers de transports routiers créés pour assurer principalement à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement »¹.

Pourtant, l'année 2015 aura marqué une rupture dans son exercice. En effet, la loi NOTRe² a transféré cette compétence aux régions pour une application au 1^{er} septembre 2017. L'objectif gouvernemental qui préside à la réforme est double : d'une part, clarifier la répartition des compétences et leur coordination en confortant le chef de fil régional et, d'autre part, optimiser leur gestion en réalisant des économies d'échelle.

Quel regard porter sur la mise en œuvre et le coût d'une réforme qui pèse quelque quatre milliards d'euros ?

À l'analyse, trois difficultés apparaissent. En premier lieu, un brouillage des compétences. Ce brouillage est double. D'abord, il est loisible de relever que le transport des élèves et étudiants en situation de handicap relève toujours de la compétence d'attribution des départements au titre des « solidarités ». Ils continuent de demeurer compétents pour prendre en charge les frais de déplacement et

pour organiser, en qualité d'autorité organisatrice des transports, un service de transport à la demande de ces élèves, selon l'article L. 1221-1 du Code des transports.

Ensuite, il est possible de noter un découplage des transports scolaires avec les transports routiers non urbains (ou interurbains) transférés au 1^{er} janvier 2017 mais rendu en pratique impossible. Le législateur aurait-il oublié qu'un tiers des quelque deux millions d'élèves empruntant les transports scolaires en dehors des agglomérations et de l'Île-de-France sont véhiculés au quotidien sur des lignes régulières de transport par car ?

En second lieu, un brouillage des territoires. La réforme décidée par l'État central renvoie à la question de l'échelon pertinent où chaque département a organisé au fil des années sa compétence en fonction des territoires et de ses orientations politiques. Et de nombreux élus de dénoncer une profonde méconnaissance de la notion de proximité attachée à celle des territoires.

La pratique montre que ces diatribes ne sont pas totalement fondées, les régions reconduisant le plus souvent les dispositifs existants et éprouvés telle la région Nouvelle-Aquitaine dans les relations avec ses départements. Elle s'appuie à la fois sur des autorités organisatrices de la mobilité de second rang³ (AOM 2) qui connaissent le terrain et opèrent un travail de « dentelière » [communes, établis-

sements publics de coopération intercommunale, syndicats mixtes, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves ou encore associations familiales], mais également sur des antennes régionales territorialisées.

En troisième et dernier lieu, un brouillage des institutions. La loi réserve à la région la faculté de déléguer cette nouvelle compétence aux départements. Là encore, l'expérience récente montre que si certains y sont favorables en vue de faciliter la continuité du service, d'autres, en revanche, y sont hostiles en refusant d'être le bras d'exécution des régions. À ce jour, dix départements l'ont acceptée à l'instar des départements de la région Auvergne-Rhône-Alpes, de l'Orne et de la Haute-Garonne.

La pierre d'achoppement réside dans le fait qu'en acceptant cette prise de compétence, les départements n'ont d'autres choix que de l'exercer directement sans pouvoir subdéléguer comme l'y oblige la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982. Dès lors, comment s'étonner que face à cette contrainte, des départements volontaires tels la Savoie et la Haute-Savoie ont finalement renoncé à devenir délégataires⁴ ?

1 | C. transp., art. L. 3111-7 et R. 3111-5.

2 | Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République, JO 8 août.

3 | C. transp., art. L. 3111-9.

4 | D'où la proposition de loi du sénateur B. Sido (pour l'heure non aboutie), à savoir autoriser la subdélégation de compétences des départements via des prestataires dits AOM de troisième rang.