

## fiche 39

# Les transports scolaires

## I – L'ORGANISATION DES TRANSPORTS SCOLAIRES

### I - 1 LES AUTORITÉS COMPÉTENTES

#### ■ I-1-1 Les autorités compétentes de plein droit

#### ■ I-1-2 Les autorités compétentes par délégation

#### ■ I-1-3 La spécificité de la région Île-de-France

### I - 2 LES MODES DE GESTION DU SERVICE DE TRANSPORT

## II – LA SÉCURITÉ DES ÉLÈVES

## III – LE RÔLE DU CHEF D'ÉTABLISSEMENT

### III - 1 LES TRANSITIONS ENTRE LE TEMPS SCOLAIRE ET LES HORAIRES DE TRANSPORT

### III - 2 LES RELATIONS AVEC L'AUTORITÉ INVESTIE DES POUVOIRS DE POLICE ET DE GESTION DE LA VOIRIE COMMUNALE

Les transports scolaires sont les « services réguliers publics routiers créés pour assurer, à titre principal et à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement » (art. R. 213-3 du code de l'éducation). Le service des transports scolaires constitue, à ce titre, un service public administratif<sup>1</sup>.

En revanche, les transports organisés à l'initiative des établissements en relation avec les enseignements ne constituent pas des transports scolaires au sens de l'article R. 213-3 du code de l'éducation, mais des services privés de transport routier non urbain de personnes (art. R. 213-17). Ils sont notamment régis par les dispositions du décret n° 87-242 du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes et ne rentrent pas dans le champ de la présente fiche.

[Retour au sommaire](#)

## I – L'ORGANISATION DES TRANSPORTS SCOLAIRES

### I - 1 LES AUTORITÉS COMPÉTENTES

#### ■ I-1-1 Les autorités compétentes de plein droit

<sup>1</sup> T.C., 5 juillet 1982, M. D., n° 02231, *Recueil Lebon*, p. 459-460



La responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires est définie à l'article L. 213-11 du code de l'éducation.

Hors périmètre urbain, le département est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires, quel que soit le niveau d'enseignement concerné.

À l'intérieur des périmètres de transports urbains existant à la date d'entrée en vigueur du transfert de compétences en la matière (1<sup>er</sup> septembre 1984), cette responsabilité est exercée par la commune ou le groupement de communes compétent pour l'organisation des transports urbains.

En cas de création ou de modification ultérieures d'un périmètre de transports urbains incluant des transports scolaires, le département est tenu de passer une convention avec l'autorité organisatrice des transports urbains afin de fixer les conditions du financement du service des transports scolaires dans ce nouveau périmètre.

### **■ I-1-2 Les autorités compétentes par délégation**

L'organisation des transports scolaires peut être exercée par d'autres organisateurs. Le département ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains (commune, groupement de communes) peut, en effet, déléguer tout ou partie de l'organisation des transports scolaires, par voie de convention, à des organisateurs dits secondaires, limitativement énumérés à l'article L. 3111-9 du code des transports. Ces organisateurs secondaires peuvent être :

- des communes ;
- des établissements publics de coopération intercommunale ;
- des syndicats mixtes ;
- des établissements d'enseignement ;
- des associations de parents d'élèves ;
- des associations familiales.

En outre, l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peut confier, par convention, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires au département.

### **■ I-1-3 La spécificité de la région Île-de-France**

La répartition des compétences en matière de transports scolaires évoquée aux points précédents ne s'applique pas à la région Île-de-France, pour laquelle l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires relèvent de la responsabilité du Syndicat des transports d'Île-de-France. Celui-ci peut déléguer ses attributions aux départements de la région Île-de-France, qui peuvent à leur tour déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités, ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé (art. L. 3111-14 à L. 3111-16 du code des transports).

[Retour au sommaire](#)

## **I - 2 LES MODES DE GESTION DU SERVICE DE TRANSPORT**

L'exécution des services de transport scolaire est assurée soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité organisatrice compétente (art. L. 1221-3 du code des transports).

Lorsque les organisateurs secondaires, ayant le statut de personne morale de droit privé (associations familiales ou de parents d'élèves), souhaitent exploiter eux-mêmes un ou plusieurs services de transport scolaire, ils doivent obtenir préalablement la qualité d'entreprise de transport public de voyageurs et sont alors soumis aux dispositions du

décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, concernant notamment l'inscription au registre tenu par le préfet de région (art. 2 du décret précité) et les conditions de capacité à satisfaire (art. 5 à 7 du décret précité).

[Retour au sommaire](#)

## **II – LA SÉCURITÉ DES ÉLÈVES**

L'autorité compétente pour l'organisation des transports scolaires est tenue de prendre les mesures propres à assurer la sécurité des élèves. L'activité de transports scolaires constituant un service public administratif, la responsabilité de l'autorité organisatrice et celle de l'organisateur secondaire sont susceptibles d'être engagées sur le fondement de la faute simple, en cas d'accident consécutif à l'organisation défailante du service de transports scolaires réservé aux élèves.

Sont ainsi regardés comme constitutifs d'une faute dans l'organisation du service :

- l'accident provoqué par le défaut de surveillance des élèves lors de leur sortie de l'autocar, le conducteur n'ayant reçu aucune consigne particulière eu égard au jeune âge de certains usagers<sup>2</sup> ;
- l'accident au cours duquel un élève a été renversé par le car qu'il attendait sur l'aire de stationnement aménagée devant son établissement, aucune mesure de sécurité propre à éviter un tel accident n'ayant été prise<sup>3</sup> ;
- la circonstance qu'un conducteur de car ait laissé deux enfants traverser seuls la route après son départ, sans qu'il se soit assuré de la présence de leurs parents, alors même que le car avait cinq minutes d'avance sur l'heure prévue<sup>4</sup>.

Toutefois, le juge peut être amené à atténuer la responsabilité de l'autorité organisatrice et celle de l'organisateur secondaire s'il apparaît qu'une faute d'imprudence a pu être commise par la victime<sup>5</sup> ou par une tierce personne impliquée dans l'accident<sup>6</sup>.

Par ailleurs, l'organisateur qui a conclu une convention avec une entreprise privée n'est pas pour autant exonéré de l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du service public<sup>7</sup>, notamment en ce qui concerne la sécurité des élèves.

[Retour au sommaire](#)

## **III – LE RÔLE DU CHEF D'ÉTABLISSEMENT**

Il n'incombe pas au chef d'établissement d'assurer la surveillance des élèves entre le seuil de l'établissement et les cars de ramassage. Toutefois, il lui appartient de contribuer à améliorer l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires, notamment sous l'angle de la sécurité.

À cet égard, l'intervention du chef d'établissement se situe notamment aux niveaux suivants de responsabilité :

### **III - 1 LES TRANSITIONS ENTRE LE TEMPS SCOLAIRE ET LES HORAIRES DE TRANSPORT**

<sup>2</sup> C.E., 26 mai 1976, n° 94807, *Recueil Lebon*, p. 276

<sup>3</sup> C.E., 24 mars 1978, n° 99477, *Recueil Lebon*, p. 159

<sup>4</sup> C.E., 30 décembre 2009, n° 306221

<sup>5</sup> C.E., 26 mai 1976, n° 94807, *Recueil Lebon*, p. 276 et C.E., 24 mars 1978, n° 99477, *Recueil Lebon*, p. 159

<sup>6</sup> C.E., 30 décembre 2009, n° 306221

<sup>7</sup> C.E., 30 mai 1986, n° 39080

Dans le cadre de ses compétences et en concertation avec l'organisateur des transports, le chef d'établissement doit rechercher la plus grande harmonisation possible entre les horaires d'enseignement et les heures de passage des cars, afin de réduire au maximum le temps d'attente des élèves avant le début et après la fin des cours.

La circulaire n° 96-248 du 25 octobre 1996 relative à la surveillance des élèves recommande d'assurer, « dans la mesure du possible », l'accueil des élèves dans les établissements pendant ces phases d'attente.

[Retour au sommaire](#)

### **III - 2 LES RELATIONS AVEC L'AUTORITÉ INVESTIE DES POUVOIRS DE POLICE ET DE GESTION DE LA VOIRIE COMMUNALE**

Pour améliorer les conditions de circulation et de stationnement aux abords de l'établissement scolaire, le chef d'établissement peut opportunément prendre l'attache du maire de la commune d'implantation. L'objectif est de définir les mesures concrètes – mobilisant éventuellement les pouvoirs de police et de réglementation du maire – en vue d'entourer l'entrée et la sortie des élèves, la descente des cars et la montée dans les véhicules, ainsi que l'attente devant l'établissement scolaire des meilleures garanties de sécurité.

Parmi ces mesures peuvent figurer l'aménagement d'aires de stationnement balisées et protégées ou la mise en place d'une présence policière aux heures d'entrée et de sortie, de débarquement et d'embarquement des élèves.

[Retour au sommaire](#)

#### **Textes de référence**

- Code de l'éducation : art. [L. 213-11](#), [R. 213-3](#) et [R. 213-17](#)
- Code des transports : art. [L. 1221-3](#) et [L. 3111-9](#)
- [Décret n° 85-891 du 16 août 1985](#) relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes (art. 2, 5 et 7)
- [Décret n° 87-242 du 7 avril 1987](#) relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes
- [Circulaire n° 96-248 du 25 octobre 1996](#) relative à la surveillance des élèves
  
- S'agissant de la région Île-de-France :
  - articles [L. 3111-14](#) à [L. 3111-16](#) du code des transports ;
  - [ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959](#) modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
  - [décret n° 59-157 du 7 janvier 1959](#) modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.
  
- Ces dispositions ne sont pas applicables à Mayotte ni aux collectivités d'outre-mer.

[Retour au sommaire](#)