

PLAN PLURIANNUEL DES TRANSPORTS SCOLAIRES DE NOUVELLE-CALÉDONIE

Octobre 2018



Le présent document compose le Plan Pluriannuel des Transports Scolaires de Nouvelle-Calédonie.

→ QUEL DIAGNOSTIC DE LA SITUATION DES TRANSPORTS SCOLAIRES ?

Dans le cadre d'une mission suivie conjointement par le SAP, la DITTT et le Vice-Rectorat, un diagnostic complet de la situation des transports scolaires a été réalisé en 2017. Ce diagnostic a notamment examiné le **réseau de transport scolaire public** ; réseau composé de **500 lignes** qui transportent **15 200 enfants** et mobilise une **centaine de transporteurs** et plus de **300 véhicules**.

Le diagnostic peut être résumé ainsi :

UN RESEAU QUI FONCTIONNE AU QUOTIDIEN :

- ✓ Permet à + de 15 000 enfants de se rendre à l'école.
- ✓ Activité économique pour + de 100 transporteurs.
- ✓ 95% des véhicules sont dans un état correct (âge moyen de 8 ans).
- ✓ Mobilise de nombreux acteurs communaux ou des associations qui s'investissent et maîtrisent leur territoire et les besoins

... MAIS QUI PRESENTE DES DEFAUTS MAJEURS

- ✓ Exercice des compétences sur le terrain qui est décorrélé des textes.
- ✓ Défaut de cadre réglementaire précisant les rôles, les obligations → iniquité (tarifs, qualité de service, temps de trajet, etc...)
- ✓ Quelques cas de comportements ou de matériels défaillants présentant des dangers. Manque de contrôles et acteurs locaux démunis face à ces situations.
- ✓ Une pratique généralisées des arrêts sauvages conduisant à des temps de parcours quotidiens fréquemment > 1h30

... ET DES POSSIBILITES D'AMELIORATIONS SIMPLES :

- ✓ Par la rationalisation de l'offre (pas de porte-à-porte, respect de la carte scolaire).
- ✓ Par la mutualisation des réseaux communaux entre eux.
- ✓ Par la bascule d'élèves sur les transports collectifs sur certains tronçons.
- ✓ Par la structuration et montée en compétence des acteurs (formation, docs type, expertises, etc...).
- ✓ Par un meilleur contrôle des 2 Milliards d'argent public injectés.

Dans le cadre de la réalisation du diagnostic, toutes les communes et syndicats ont été interrogés via une enquête en ligne. Ces acteurs ont majoritairement exprimé leur souhait d'un cadre réglementaire sécurisant ainsi que d'un accompagnement méthodologique et financier de la part de la Nouvelle-Calédonie.

→ QUELS ENJEUX, QUELS OBJECTIFS ?

Les enjeux qui se dégagent de ce diagnostic, en cohérence avec les différentes politiques publiques engagées par le gouvernement actuellement sont les suivants :



Contribuer à améliorer les conditions de la réussite scolaire pour tous



Renforcer la sécurité lors des trajets, y compris dans le périmètre des arrêts.



Rationalisation de la dépense publique.



Structurer la gouvernance des transports scolaires en lien avec l'ancrage territoriale



Inscrire le transport scolaire dans une démarche de développement durable.

Sur cette base et avec une volonté d'obtenir des résultats à court terme, dans le cadre d'un plan triennal, les objectifs suivants ont été retenus :

- A. DEFINIR LE CADRE REGLEMENTAIRE AFIN D'ENCADRER TOUTES LES PRATIQUES.**
- B. FAIRE DISPARAITRE TOUS LES MATERIELS ROULANTS DEFAILLANTS PRESENTANT UN DANGER.**
- C. CREER UN RESEAU D'ACTEURS DU TRANSPORT SCOLAIRE.**
- D. FORMER TOUS LES ACTEURS IMPLIQUES DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE.**
- E. REDUIRE LES TEMPS DE PARCOURS DES ELEVES (OBJECTIF : AUCUN TRAJET QUOTIDIEN SUPERIEUR A 1H30).**
- F. SUPPRIMER LES PRATIQUES D'ARRETS SAUVAGES ET AUGMENTER LE TAUX D'ARRETS MATERIALISES.**
- G. SYSTEMATISER LES AUDITS DE RESEAUX AVEC RECHERCHE D'OPTIMISATIONS A L'ECHELLE INTERCOMMUNALE ET DE BASCULE SUR LES RESEAUX PUBLICS POUR LES ELEVES DU SECONDAIRE (RESEAU TANEQ ET RESEAU RAÏ)**

→ COMMENT Y REpondre ?

Afin de répondre aux enjeux et objectifs, treize actions ont été définies et sont décrites ci-dessous sous forme de fiches-actions dans le rapport. Elles ont été construites sur la base d'un travail partenarial avec les acteurs concernés et d'analyses multicritères des différents choix possibles.

	Actions ou pistes d'actions	Importance de l'action (effets attendus)	Niveau de complexité de mise œuvre (1 à 3)	Échéance des effets attendus (Court, Moyen ou Long Terme)
1	Approuver des délibérations : --> définissant la politique de transport scolaire en lien avec la politique éducative, la gouvernance, les règles de financement par la Nouvelle-Calédonie, les obligations d'informations et de suivi. --> définissant les modalités opérationnelles par des obligations techniques sur les véhicules (<i>-20 ans, équipés de GPS</i>), les arrêts (<i>matérialisés, distance minimale entre arrêts</i>), des clauses contractuelles obligatoires (<i>pénalités</i>) et des pièces types, la réalisation d'audits avant renouvellement des contrats, une formation obligatoire pour les conducteurs.	★★★★	2	MT
2	Mettre en place une équipe en charge du transport scolaire au sein de la Nouvelle-Calédonie.	★★★★	2	MT
3	Accompagner les collectivités dans la réalisation d' audits des réseaux avant chaque renouvellement de contrat.	★★★	1	MT
4	Trouver les bons équilibres tarifaires à l'échelle territoriale (piste d'action)	★★★	3	MT
5	Définir un réseau de lignes structurantes territoriales et engager un transfert de sa gestion au niveau du territoire. (piste d'action)	★★★	2	CT
6	Favoriser la gestion des lignes locales à une échelle intercommunale.	★★★★	1	MT
7	Poursuivre la bascule des scolaires du secondaire sur les lignes des réseaux réguliers (Raï et futur réseau Taneo).	★★★	2	CT
8	Matérialiser et aménager les arrêts de façon sécuritaire, harmonisée et optimisée (distance entre arrêts).	★★★★	3	MT/LT
9	Mettre les acteurs du territoire en réseau via une association, des ateliers, une plate-forme.	★★★	1	CT
10	Accompagner le déploiement des formations pour les conducteurs et accompagnateurs.	★★★	3	LT
11	Augmenter les contrôles et le suivi de l'état du parc roulant.	★★★★	2	MT
12	Accompagner les transporteurs dans le renouvellement du parc roulant suivant les nouvelles caractéristiques réglementaires.	★★★	3	LT
13	Concevoir et diffuser matériaux pédagogiques relatifs aux règles de sécurité dans les transports scolaires.	★★★	1	CT

Les dépenses engendrées par ce plan d'action seront couvertes sous trois ans par les économies induites sur les réseaux.

Les économies indirectes sur le plan socio-économique seront également importantes avec notamment : des temps de parcours réduits pour les enfants (ce qui induit de meilleures conditions de réussite scolaire, plus de temps consacré aux loisirs et à la famille, un meilleur équilibre physiologique), moins de risques d'accidents.

Un **outil de suivi du plan d'actions** a été mis en place afin d'en analyser la pertinence annuellement. Un **bilan complet est prévu au bout de trois ans.**

Les **fiches actions** suivantes détaillent les actions à mener, les étapes ainsi que les pilotes.

1 APPROUVER DES DELIBERATIONS DEFINISSANT LA POLITIQUE DE TRANSPORT SCOLAIRE AINSI QUE LES MODALITES OPERATIONNELLES

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Le secteur des transports scolaires doit faire l'objet d'un encadrement juridique en cohérence avec la politique souhaitée. Le contenu des textes devra préciser :

- Le droit au transport scolaire.
- Les notions de service public de transport scolaire et de service privé de transport scolaire avec obligation de conventionnement pour les services publics et de déclaration pour les services privés. Les services privés restent autorisés.
- La répartition des compétences (autorités organisatrices), les délégations possibles, les modalités de financement (critères d'attributions des subventions avec bonus éventuels).
- Les obligations sur les véhicules (- de 20 ans, équipés de GPS), arrêts (officiels et matérialisés), contrats (clauses contractuelles, obligations de suivi), les formations obligatoires pour être conducteurs, les audits de réseaux rendus obligatoires avant renouvellement, etc...

Le contenu des textes devra être cohérent avec le contenu des actions n°2 à 13.

Ces textes seront proposés par le SAP en 2019 pour concertation de tous les parties prenantes dans l'objectif d'une approbation début 2020.

IMPORTANCE DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS) :

★★★★

OBJECTIFS :

- Clarification des responsabilités
- Harmonisation des droits
- Permettre la mise en œuvre des actions du plan.

ACTEURS :

Pilote de l'action : SAP à court terme puis Direction opérationnelle concernée par la réglementation.

Autres acteurs concernés : DITTT, Vice-Rectorat, communes, syndicats

COÛT POUR LA NC :

/

PRINCIPALES ETAPES :

1. Fin 2018 : maquette de textes
2. 2019 : finalisation des textes sur le plan juridique
3. 2020 : approbation

2 METTRE EN PLACE UNE EQUIPE EN CHARGE DU « TRANSPORT SCOLAIRE » AU SEIN DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE

DESCRIPTION DE L'ACTION :

La mise en place d'une équipe est une nécessité au regard du budget annuel versé par la Nouvelle-Calédonie à des acteurs tiers (autour de 400 MF/an), des enjeux ainsi que de la volonté de mettre effectivement en application le plan d'actions proposé.

Dimensionnement : le dimensionnement peut évoluer dans le temps selon les actions retenues dans le plan d'action et surtout le niveau d'externalisation choisi pour chaque action. A court terme le principe retenu est de maintenir les moyens existants au sein des structures impliquées (pas de recrutement) et de recourir à une prestation extérieure si nécessaire.

Positionnement : il sera mis en place une équipe « multisites ». Ce choix permet de disposer de toutes les compétences, d'une proximité avec chaque sujet et de mobiliser des moyens en place rapidement. Celui-ci nécessite une définition claire du rôle de chaque acteur :

Acteurs	Rôles
SAP	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotage du plan et de l'équipe multisites ; - Concertation des acteurs et communication sur le plan pluriannuel (<i>non réalisé à ce jour</i>) ; - Pilotage des actions n°1 à 6 et 13 ; - Suivi des indicateurs associés à ce plan et réalisation de l'audit complémentaire sous trois ans pour bilan et réajustement des actions.
Vice Rectorat	<ul style="list-style-type: none"> - Réception et analyse des demandes de subventions ; - Versement des fonds pour les demandeurs ayant un dossier complet ; - Recueil des informations techniques collectées sur les circuits, les élèves inscrits, etc.
Chargé de mission sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotage des actions n°8 à 12.
DITTT	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle du respect des règles établies ; - Contribution aux actions concernant les arrêts, la formation, la sécurité (<i>relevant des compétences de la DITTT</i>) ; - Centralisation et analyse des informations techniques collectées sur les circuits, les élèves inscrits, les audits, les contrôles à transmettre annuellement dans le cadre des dossiers de demande de subvention (ou rythme plus régulier).

La mise en œuvre de cette équipe passera par la confirmation du rôle de chacun dans le cadre d'une matrice RASCI qui nommera les interlocuteurs.

Au regard des missions affectées il est nécessaire, en 2019, **de prévoir une prestation extérieure permettant d'accompagner le SAP** sur la réalisation des actions n°1 (délibérations), n°3 (audits), n°4 (étude des tarifs en interne), n°5 (définition du réseau territorial en lien avec le SMTI), n°6 (identification des intercommunalité et sensibilisation) ainsi que la concertation avec les différents acteurs, la communication et le pilotage de l'équipe multisites. Un budget de 8MF est estimé pour la réalisation de ces tâches.

Cette équipe, accompagnée du prestataire, devra également assurer la communication auprès de tous les acteurs intéressés par le plan, notamment les communes, les transporteurs, les responsables d'établissements scolaires.

IMPORTANCE DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS) :



OBJECTIFS :

- Garanties de suivi technique et financier.
- Centralisation des données pour une meilleure connaissance du réseau.
- Socle de base pour des optimisations éventuelles.

ACTEURS :

Pilote de l'action : SAP

Autres acteurs concernés : DITTT, Vice-Rectorat, Chargé de mission sécurité routière.

Acteurs à associer : 3 provinces, Syndicats intercommunaux, 2 associations de Maires.

COÛT POUR LA NC :

8 MF/an

PRINCIPALES ETAPES :

1. Fin 2018 : confirmation de l'équipe et des rôles dont celui du prestataire (matrice RASCI)
2. Début 2019 : mise en place de l'équipe
3. Début 2019 : premières communications extérieures
4. Audit fin 2021/début 2022.
5. Centralisation de l'équipe sur une des Directions à déterminer en 2021.

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Afin de permettre un suivi du service rendu, de l'usage des deniers publics et d'envisager des optimisations des réseaux, ceux-ci doivent être régulièrement audités.

Ce point est proposé d'être rendu obligatoire dans la réglementation (*cf. action n°1*). L'action vise à se donner les moyens d'expertise permettant mener ces audits.

Pour le réseau « territorial », défini dans le cadre de l'action n°5 il s'agira de doter l'équipe de la Nouvelle-Calédonie d'un budget d'étude permettant de mener les études nécessaires.

Pour les réseaux maintenus sous la coupe des communes ou des intercommunalités, la mise en œuvre de l'action passe par :

- L'obligation définie dans les textes, de réaliser un audit indépendant avant renouvellement des marchés (condition à respecter pour le versement de la subvention de la Nouvelle-Calédonie) ;
- Une aide financière à la réalisation de l'audit de 20% du budget de l'étude.
- Un accompagnement méthodologique par l'équipe en charge du transport scolaire.

IMPORTANCE DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS) :

★ ★ ★ ★

OBJECTIFS :

- Récolte d'informations pour complétude de la base de données Transport Scolaire.
- Optimisation des réseaux.
- Amélioration du temps de parcours.

ACTEURS :

Pilote de l'action : SAP à court terme puis Direction opérationnelle concernée par la réglementation.

Autres acteurs concernés : DITTT, Vice-Rectorat.

COÛT :

4 MF/an à partir de 2020 et 4MF supplémentaire pour audit du réseau territorial en 2022.

PRINCIPALES ETAPES :

1. Fin 2019 : Mise en place réglementation et cahier des charges type
2. Fin 2019 : Vote d'un PPI ou d'un budget affecté à ces audits
3. 2020 : Premiers financements

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Les disparités de tarifs d'une commune à l'autre sont importantes de même que les critères pris en compte dans la grille tarifaire. Se pose également la difficulté de la politique boursière qui est très différente en province Nord, en province Sud et en province des Iles tant dans les montants que dans les modalités de versement. La majorité des élèves inscrits au transport scolaire sont boursiers.

La question tarifaire étant une question liée à la politique éducative et sociale, nous proposons ci-dessous l'action qui sera soumise à arbitrage politique :

La Nouvelle-Calédonie peut imposer un tarif moyen par type d'élève (primaire/secondaire). Si le tarif est fixé au tarif moyen actuel (autour de 10 000 F/an pour les primaires et 20 000 F/an pour les secondaires) les recettes globales ne seraient pas modifiées.

La Nouvelle-Calédonie devra adapter les subventions versées à chaque commune afin d'équilibrer le différentiel de recettes positif ou négatif ainsi que les dépenses supplémentaires éventuelles liées à la mise en place d'un tarif payant pour celles qui pratiquent la gratuité.

Néanmoins cette mesure ne garantit pas d'équité de traitement car les trois provinces n'appliquent pas la même politique en matière de versement de la bourse. La province Sud verse 30 000 F/an pour chaque élève boursier et les verse directement à la collectivité ou au transporteur. Les autres provinces versent des allocations aux parents.

Une première mesure visant à aligner les tarifs peut être d'éliminer les tarifs extrêmes. Pour cela, la Nouvelle-Calédonie peut imposer une fourchette de tarification avec un montant minimum et un montant maximum. Elle peut cibler les entités concernées par les extrêmes sur le transport journalier et les inciter à une évolution tarifaire :

- ➔ Tarifs communaux les plus élevés (selon informations de 2017) : Lifou, Kaala-Gomen (pour collège Koumac), Farino, Canala, Bourail, SMTU, Nouméa, Païta
- ➔ Tarifs communaux les plus bas (selon informations de 2017): Ponérihouen, Poindimié, Pouébo, Bélép, Boulouparis, Poum, Maré, Kouaoua, Ile des Pins, Hienghène.

Nous préconisons à court terme la solution d'éliminer les tarifs extrêmes.

A plus long terme une réflexion associant les provinces sur le sujet de la bourse est préconisée afin de tendre vers un tarif unifié.

IMPORTANCE DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS) :**OBJECTIFS :**

- Equité de traitement
- Faciliter la mobilité pour tous

ACTEURS :

Pilote de l'action : SAP

Autres acteurs concernés : communes, provinces.

COÛT :

0 MF pour l'option préconisée.

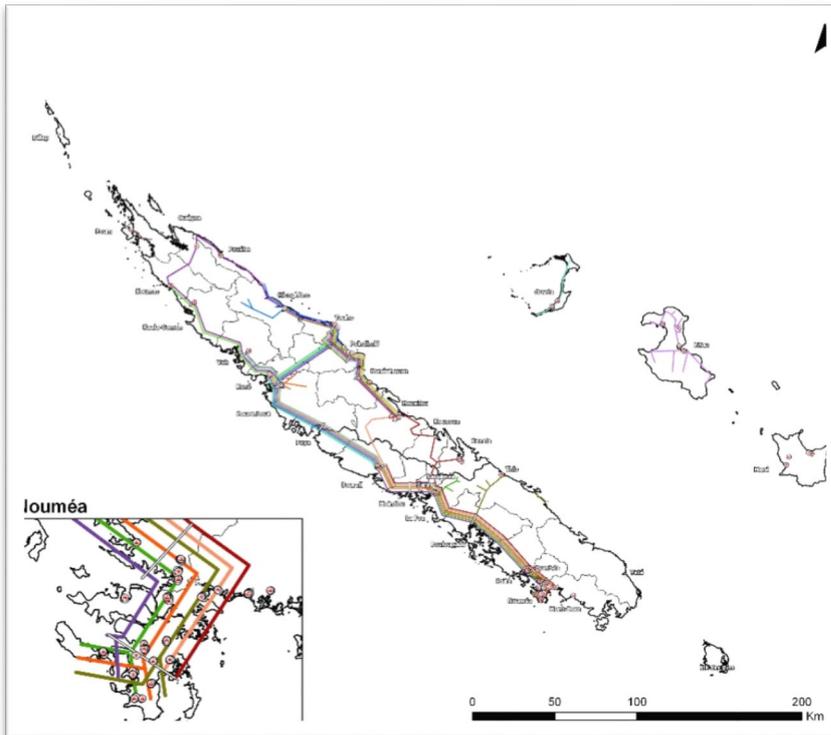
PRINCIPALES ETAPES :

1. 2019 : calcul du tarif moyen actualisé.
2. 2019 : travail avec les communes concernées par les tarifs extrêmes en vue d'une réglementation
3. 2020 : travail avec les trois provinces sur les tarifs et systèmes boursiers afin d'étudier les conditions d'un tarif unifié

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Le diagnostic a permis d'identifier des lignes structurantes pour le transport des élèves du secondaire en hebdomadaire.

La gestion de ces lignes à un niveau territorial permettrait de mutualiser les frais, réduire les kilométrages effectués tout en améliorant la qualité de service pour les élèves. Selon le 1^{er} recensement 7 lignes sont interprovinciales, une dizaine internes à la province Nord et plusieurs dizaines internes à la province Sud.



Choix de l'entité organisatrice : deux options sont possibles :

1. Définir l'intérêt territorial pour l'ensemble de ces lignes dès lors qu'elles sortent de leur commune d'origine → gestion par la Nouvelle-Calédonie, par l'intermédiaire du SMTI.
2. Distinguer les lignes relevant de l'intérêt territorial de celles de l'intérêt provincial → gestion par la Nouvelle-Calédonie, par l'intermédiaire du SMTI pour certaines lignes et par les provinces pour d'autres lignes.

Nous préconisons de favoriser **une gestion par la Nouvelle-Calédonie** considérant l'égalité de traitement des élèves dans l'accès à l'enseignement (hors lignes situées du Grand Nouméa). Ces lignes étant gérées par d'autres entités aujourd'hui, ce transfert de gestion aura un coût pour la Nouvelle-Calédonie qu'il conviendra d'évaluer dans le cadre d'une étude de faisabilité plus fine, en considérant la possibilité de basculer les élèves sur le Raï (cf. action n°7).

Modalités pratiques de mise en œuvre :

Par délibération (action n°1) les AOT seront définies et elles seront autorisées à confier la gestion des lignes à des organisateurs secondaires (exemples : syndicats ou associations existantes) lorsque cela est pertinent.

IMPORTANCE DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS)

OBJECTIFS :

- Equité de traitement des élèves.
- Optimisations sur l'offre.

ACTEURS :

Pilote de l'action : SAP

Autres acteurs concernés : communes, associations de maires, provinces, SMTI, SIVM La Foa, associations.

COÛT POUR LA NC :

Etude complémentaire 4 MF en 2019.
Puis entre 12 et 25 MF/an

PRINCIPALES ETAPES :

1. 1^{er} semestre 2019 = définition du réseau « territorial » et estimation des coûts.
2. 2^{ème} semestre 2019 : concertation, préparation des contrats.
3. 2020 : mise en place

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Pour les lignes journalières la gestion à une échelle intercommunale permettrait de :

- ✓ optimiser certains circuits communs,
- ✓ mutualiser les frais de gestion,
- ✓ améliorer les négociations des prix et possibilités de remplacements en cas de panne.

La Nouvelle-Calédonie ne peut imposer ; en revanche elle peut la favoriser par des mesures incitatives. Il est proposé de prendre en charge intégralement l'audit des réseaux la 1^{ère} année pour toutes les structures se regroupant en intercommunalité.

Nota : cette optimisation ne concerne pas la province des Iles sur laquelle l'échelle de la commune est pertinente car elle correspond à une entité géographique bien définie.

IMPORTANT DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS)

★★★★☆

OBJECTIFS :

- Amélioration de la qualité.
- Optimisations financières.

ACTEURS :

Pilote de l'action : SAP

Autres acteurs concernés : communes, associations de maires, provinces.

COÛT POUR LA NC : 6 MF/an

PRINCIPALES ETAPES :

1. 2019 : identification des intercommunalités pertinentes et échanges avec les acteurs concernés.
2. Début 2020 : premiers audits
3. Fin 2020 : mise en œuvre des premières intercommunalités

7

POURSUIVRE LA BASCULE DES SCOLAIRES SUR LES LIGNES DES RESEAUX REGULIERS (RAÏ, FUTUR RESEAU TANE0)

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Certains scolaires, notamment des élèves du secondaire, peuvent utiliser les réseaux de transports collectifs classiques. Ces réseaux offrent plus de souplesses sur les horaires et trajets.

Cet objectif est déjà visé par le SMTU sur le Grand Nouméa, qui va progressivement faire basculer les élèves sur les réseaux classiques, tout en maintenant ponctuellement quelques circuits spéciaux pour les secteurs les plus isolés.

Sur le reste du territoire, seul le réseau Raï serait en capacité d'accueillir des scolaires, notamment sur les lignes identifiées dans l'action n° 5 comme lignes structurantes territoriales.

Une étude complémentaire serait à mener par le SMTI afin de confirmer la faisabilité et le coût d'une bascule de ces élèves en comparaison avec le coût de réalisation de circuits spéciaux.

Des réflexions similaires peuvent s'engager sur certaines communes (commune de Hienghène qui dispose d'une ligne, commune de Bourail qui souhaitait mettre en place un réseau de transports collectifs) dans les années à venir.

IMPORTANCE DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS) :

★ ★ ★ ★

OBJECTIFS :

- Optimisation des réseaux.
- Amélioration de l'offre.

ACTEURS :

Pilote de l'action = SMTU / SMTI + un accompagnement du SAP

Autres acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action : province des Iles, province Nord.

COÛT POUR LA NC :

0 MF.

PRINCIPALES ETAPES :

1. Fin 2018 : Etude de faisabilité menée par le SMTU.
2. 2019 : Etude de faisabilité menée par SMTI.
3. 2022 : fin des lignes scolaires parallèles aux réseaux réguliers (sauf besoins spécifiques).

8

MATERIALIZER ET AMENAGER LES ARRETS DE FAÇON SECURITAIRE, HARMONISEE ET OPTIMISEE (DISTANCE ENTRE ARRETS)

DESCRIPTION DE L'ACTION :

L'arrêt de bus est un lieu qui mérite une attention particulière, d'une part parce qu'il peut être accidentogène et d'autre part parce qu'il influe sur la qualité du service offert (le confort et la limitation du nombre d'arrêts qui joue sur les temps de parcours). Sur certaines lignes la limitation des arrêts à un arrêt tous les 500m permettrait de gagner jusqu'à 50% du temps de parcours et conduirait à des gains significatifs de consommation de carburant, d'usure des pneus, de bruit.

L'action vise à aménager les arrêts de transports scolaires ; première étape indispensable à leur respect par les transporteurs. Ils sont estimés à un millier sur le territoire dont la moitié déjà aménagés.

La Nouvelle-Calédonie peut inciter à l'aménagement des arrêts en produisant un guide sur les principes d'aménagement à respecter et apporter des aides financières aux communes qui engagent des travaux d'aménagement (financement de 20% des Etudes et Travaux – sauf Grand Nouméa qui dispose de moyens spécifiques).

Sur la base d'une trentaine d'arrêts par an le budget est estimé à 10 MF/an.

Cette action pourrait être intégrée dans le plan triennal de la sécurité routière.

La répartition des tâches entre les trois acteurs principalement concernés pour le lancement de cette action en 2019 est la suivante :

Acteurs	Rôles
Chargée de mission Sécurité Routière	<ul style="list-style-type: none">- Pilotage de l'action ;- Pilotage du groupe de suivi composé d'un référent sécurité routière, d'un référent de la DITTT et d'un référent du SAP ;
DITTT	<ul style="list-style-type: none">- Travail étroit avec les collectivités concernées avec centralisation et analyse des données ;- Identification des lieux d'arrêts ;- Programmation des études et travaux ;
SAP	<ul style="list-style-type: none">- Réalisation du guide d'aménagement des arrêts ;

IMPORTANCE DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS) :



OBJECTIFS :

- Harmonisation de l'offre pour une meilleure équité de traitement des élèves.
- Socle de base pour des optimisations éventuelles.

ACTEURS :

Pilote de l'action : copilotage Chargée de mission Sécurité Routière / DITTT / SAP

Autres acteurs concernés : communes, associations de maires, provinces, SMTU, SIVM La Foa, associations, établissements.

COÛT POUR LA NC :

Réalisation du guide : 3 MF en 2019

Puis aménagements : 10 MF/an dès 2020.

PRINCIPALES ETAPES :

1. 2019 : guide d'aménagement
2. 2019 : identification des communes candidates
3. Début 2020 : mise en place marchés
4. Mi 2020 : 1ers aménagements

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Les acteurs du transport scolaire agissent aujourd'hui en ordre dispersé et se retrouvent confrontés, au quotidien à des problématiques similaires. L'action vise à mettre en relation tous les acteurs concernés afin de profiter des connaissances et outils des uns et des autres. Cette mesure vient en support du renforcement de la réglementation et doit permettre d'aider les acteurs (communes notamment) à monter en compétence.

Du côté des exploitants : la mise en réseau des transporteurs (plus de 100 entités indépendantes) vise à les faire monter en professionnalisme et favoriser les regroupements dans le cadre des appels d'offre à venir. Le système gagnerait en qualité si les marchés étaient réalisés sous forme de macro-lot, permettant ainsi d'avoir un nombre d'interlocuteurs limités pour la commune, de mieux gérer les remplacements de matériels, les modifications sur l'offre en cours d'année, le formalisme des procédures (rapport d'activité, facturations, etc...).

Les deux piliers de l'action sont de :

- ➔ **Organiser un ou des événement(s) annuel(s) qui invitent les acteurs à se retrouver autour de thèmes communs** (*groupes de travail, études de cas, partage de documents ou d'expériences*)
- ➔ **Créer une Association de type ADATEEP** (en Métropole) regroupant toutes les acteurs engagés pour des transports scolaires de qualité : représentants des parents d'élèves, autorités en charge de transport scolaire, transporteurs.
Cette association pourrait émaner des associations œuvrant aujourd'hui dans le domaine des transports scolaires et de l'association pour la prévention routière.

Afin de renforcer ces deux piliers, il faut envisager la possibilité d'adhésion des transporteurs à l'association ou de les inciter à se regrouper en confédération dans le cadre des marchés (mesure mise en place dans de nombreux pays du monde qui permet de responsabiliser tous les acteurs et de travailler de concert).

En complément de ces points il est préconisé de lancer des appels d'offre sous forme de macro-lots, incitant les transporteurs à se regrouper et ainsi monter en compétence et professionnalisme. Ce conseil sera rappelé dans les guides et documents types. Cette mesure a récemment produit un effet positif significatif en Martinique avec une réduction drastique du nombre d'infractions constatés dans les transports scolaires.

IMPORTANCE DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS) :**OBJECTIFS :**

- Partage de connaissance pour amélioration du suivi des réseaux.
- Favoriser les intercommunalités et regroupements de transporteurs.

ACTEURS :

Pilote de l'action : SAP

Autres acteurs concernés : DITTT, Vice-Rectorat, transporteurs, associations (parents d'élèves et association prévention routière).

COÛT POUR LA NC :

1 MF en 2019.

Puis financement par les membres de l'association.

PRINCIPALES ETAPES :

1. Début 2019 : identifier les membres fondateurs pour l'association début 2019.
2. Mi 2019 : premiers ateliers
3. Fin 2019 : création de l'association.

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Par l'action n°1 les formations pour les conducteurs et accompagnateurs en transport scolaire deviendront obligatoires. Aujourd'hui la délivrance de la carte professionnelle ne nécessite pas de formation spécifique au transport de personnes et encore moins d'enfants.

L'action vise à accompagner le déploiement de ces formations.

Deux types de formations existent sur le territoire :

- Formation au métier de TRP et VLC, dispensée par la CMA. Cette formation est obligatoire pour obtenir le titre de TRP aujourd'hui. Elle n'est pas renouvelée.
- Formation au métier de chauffeur de transport public de personnes, dispensée par l'ETFPA. Cette formation est majoritairement passée par des personnes en recherche d'emploi qui visent à postuler au sein des sociétés types CARSUD et Karuïa. Elle n'est pas obligatoire et n'est pas renouvelée.

La présente action vise à mettre en place une formation OBLIGATOIRE, incluant la formation aux règles de sécurité spécifiques à la prise en charge d'enfants, sur un nombre d'heures à déterminer, à renouveler sur une fréquence à déterminer (5 ans, 10 ans ?).

A titre d'exemple : en France métropolitaine et outre-mer les chauffeurs de transport scolaire ont une durée obligatoire de formation de 4H/an.

Un travail doit s'engager avec les organismes de formation pour proposer des possibilités de formation dans le Nord et dans les Iles et mettre en place les dispositifs de financement (associant les provinces) afin que le coût ne soit pas supporté par les conducteurs pour les cinq années à venir.

En complément ou sur une période transitoire, les autorités organisatrices peuvent proposer un rappel annuel, en début d'année, en le rendant obligatoire dans les marchés signés, sur la base d'une demi-journée qu'elles organiseront elles-mêmes. Elles pourront solliciter le support d'un organisme de formation.

[Action à proposer dans le plan Triennal de la Sécurité Routière]

IMPORTANCE DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS) :

★★★★

OBJECTIFS :

- Améliorer la sécurité dans les transports
- Améliorer la qualité de service

ACTEURS :

Pilote de l'action = chargé de mission sécurité routière.

Autres acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action : provinces, DITTT, CMA, EFPA.

COÛT POUR LA NC :

- à confirmer avec les acteurs concernés et financements possibles-

PRINCIPALES ETAPES :

1. 2019 : construction d'un programme de formation en 2019.
2. 2020 : premières formations sur le nouveau format.

11 AUGMENTER LES CONTROLES ET SUIVI DU PARC ROULANT.

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Le diagnostic a mis en évidence les carences réglementaires permettant un suivi régulier du parc de véhicules ainsi que le manque de présence sur le terrain, notamment dans le Nord et dans les Iles.

L'action vise donc à :

- **Mettre en place un texte permettant de mieux cadrer la profession et d'appliquer des sanctions** : ce texte est en cours de préparation à la DITTT ; il permet de refondre les textes existants. La mise en application du texte est prévue fin 2018 (sous réserve d'approbation par le Congrès).
- **Mettre en place une brigade de contrôle en effectifs suffisant pour assurer les contrôles et le suivi** : recrutement de contrôleurs supplémentaires et campagnes de contrôles supplémentaires dans le Nord et les Iles. En référence avec des situations similaires une équipe de 5 personnes paraît nécessaire.

Cette mesure doit s'inscrire dans un plan d'actions plus global de la Nouvelle-Calédonie sur la sécurité routière. Elle n'est pas spécifique au transport scolaire ; elle est mentionnée à titre indicatif et ne fait donc pas l'objet d'un chiffrage particulier.

[Action à proposer dans le plan Triennal de la Sécurité Routière]

IMPORTANCE DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS) :

★★★★

OBJECTIFS :

- Améliorer la sécurité dans les transports

ACTEURS :

Pilote de l'action = DITTT + chargée de mission sécurité routière

Autres acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action : provinces.

COÛT POUR LA NC :

12 MF/an

PRINCIPALES ETAPES :

1. Fin 2018 : approbation des textes
2. 2019 : mise en place de la brigade

12 ACCOMPAGNER LES TRANSPORTEURS DANS LE RENOUELEMENT DU PARC ROULANT SUIVANT LES NOUVELLES CARACTERISTIQUES REGLEMENTAIRES

DESCRIPTION DE L'ACTION :

L'action vise à engager le renouvellement de certains véhicules en fin de vie (par la limitation d'âge à 20 ans pour le véhicule) et à positionner des équipements GPS spécifiques au transport scolaire permettant une meilleure connaissance des lignes et bon suivi du service.

L'action se décompose en :

- ➔ L'obligation réglementaire d'avoir un véhicule de moins de 20 ans dans un délai de 5 ans.
- ➔ L'obligation d'un équipement GPS à bord des véhicules.
- ➔ L'accompagnement des transporteurs dans cette mesure par :
 - *L'allongement des durées des marchés permettant d'envisager les investissements sans augmentation des coûts ;*
 - *Des aides provinciales au développement économique.*

Cette mesure permettra d'augmenter le taux de véhicules équipés de ceintures de sécurité, de systèmes de freinage de meilleure qualité, etc...

Des caractéristiques complémentaires peuvent être imposés sur les véhicules comme : la présence d'un éthylotest pour le démarrage, des bandes réfléchissantes, des pictogrammes avec éclairage ou clignotants, etc...

[Action à proposer dans le plan Triennal de la Sécurité Routière]

IMPORTANCE DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS) :

★★★★

OBJECTIFS :

- Améliorer la sécurité dans les transports
- Améliorer la qualité de l'offre.

ACTEURS :

Pilote de l'action = SAP + chargée de mission sécurité routière.

Autres acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action : DITTT, provinces.

COÛT POUR LA NC :

0 MF.

PRINCIPALES ETAPES :

1. Mise en place du texte fin 2019.
2. Application progressive de 2020 à 2025.

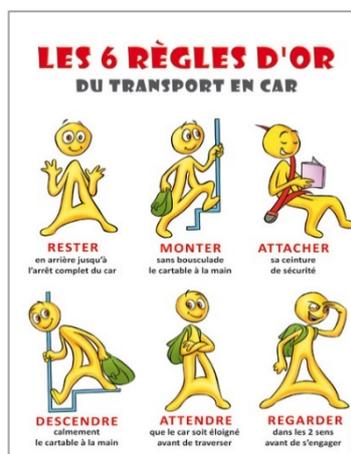
DESCRIPTION DE L'ACTION :

Il s'agit de mettre en place une campagne de communication sur la sécurité dans les transports scolaires, avec un effort particulier sur la sécurité à l'arrêt et les comportements à tenir. Le public ciblé se compose :

- des élèves,
- des parents : qui doivent être présents à l'arrêt pour les enfants les plus jeunes et adopter le bon comportement,
- des chauffeurs et accompagnateurs : qui doivent respecter les arrêts et être attentifs au lieu de pose/dépose, au port de la ceinture de sécurité, aux sorties de parking, etc...,
- des organisateurs (communes ou responsables d'établissements) : qui doivent être relais des messages de prévention.

L'action se décompose en :

- ➔ Production d'un guide sur les points clés + diffusion.
- ➔ Production de matériels pédagogiques (affiches, jeux, goodies) + distribution large aux acteurs.
- ➔ Messages à destination des automobilistes à afficher à l'arrière des bus (*illustrant l'extrait du code de la route qui stipule que l'automobiliste doit « ralentir lorsqu'il croise un véhicule de transport scolaire à l'arrêt »*)



IMPORTANCE DE L'ACTION (EFFETS ATTENDUS) :

★★★★

OBJECTIFS :

- Améliorer la sécurité dans les transports

ACTEURS :

Pilote de l'action = Chargé de mission sécurité routière.

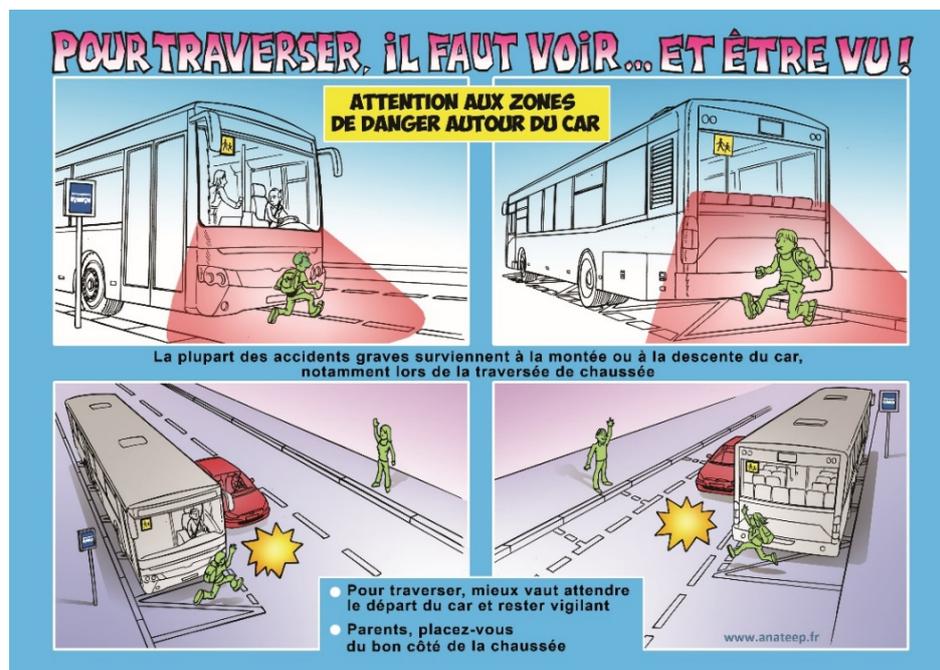
Autres acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action : DENC, DITTT, Vice-Rectorat, communes, Anateep, association prévention routière.

COÛT POUR LA NC

5 MF en 2019

PRINCIPALES ETAPES :

1. 1^{er} trimestre 2019 : production du guide et des matériaux.
2. Mi 2019 : 1^{ères} diffusions.



[Action à proposer dans le plan Triennal de la Sécurité Routière]