

Le cas particulier des Pays-Bas

Parmi les pays étudiés, un seul fait exception et a pris un parti d'organisation totalement différent, totalement centralisé : ce sont les Pays Bas.

L'Autorité Organisatrice est unique, au niveau de l'État pour l'ensemble du territoire : l'autorité centralisée fait intervenir pour la réalisation du transport des régies locales d'autobus et de taxis.

Cette disposition, qui est rendue techniquement possible par la très forte intégration des transports collectifs sur l'ensemble du pays, est en fait le résultat d'une décision politique « intermodale » : **doubler la fréquentation des transports collectifs** pour diminuer la construction de nouvelles infrastructures routières.

De l'aveu des intervenants, la faiblesse des relais locaux rend assez peu crédible la réalisation de ces objectifs, l'étape suivante devant vraisemblablement être un transfert partiel de l'organisation aux autorités régionales, à charge pour elles d'assurer une partie du financement.

Les services ferrés sont plus rarement intégrés

Le plus souvent limités (Suisse, Grande-Bretagne, Allemagne), les pouvoirs de décision ferroviaires restent largement centralisés et la coordination des transports à la demande avec le fer reste exceptionnelle. Elle n'intervient pleinement que dans le cas où ces transports sont directement organisés et pris en charge par les réseaux ferrés eux-mêmes (Train / + taxis aux Pays-Bas, bus à la demande en Suisse). Il existe également des cas de rabattements effectués à la demande sur les gares et stations ferroviaires pour les gros réseaux de S Bahn (RER) allemands par des taxis collectifs, dans le cadre d'accords d'intégration avec les Autorités Organisatrices responsables de transports urbains.

Les niveaux d'organisation et les niveaux d'intégration des diverses offres de transport

Les collectivités locales sont donc, dans la majorité des cas, responsables de l'organisation des transports sur le périmètre de leur compétence : (organisation des lignes régulières et organisation des transports scolaires).

Lorsque des transports non conventionnels (au sens non habituel) sont mis en place, les collectivités locales sont très rapidement impliquées dans leur organisation et leur gestion, même si elles n'en sont pas à l'origine.

De fait, les solutions font appel à des opérateurs et à des montages non prévus dans les réglementations en vigueur : sur ce point elles sont aussi non conventionnelles, dans la mesure où il est difficile d'utiliser pour ces services une convention type entre le transporteur et les exploitants.

Plus les transports non conventionnels sont importants, plus les autorités organisatrices et les entreprises mettent en avant les principes d'une intégration des niveaux d'offre avec :

- au minimum, une coordination entre les modes ;
- au maximum, une tarification intégrée avec le cas échéant certains suppléments.

Lorsque la coordination fait partie des objectifs initiaux, l'introduction d'un transport à la demande ou d'une polyvalence de l'offre sur lignes régulières se fait suivant les schémas habituels. Cependant, les community buses ¹, les AST ², ANDI ³ et autres systèmes de transport d'initiative locale se font en **marge de la réglementation des lignes régulières** par le biais du transport d'association (Grande-Bretagne), de loueurs de micro et minibus en « zone courte » (Allemagne) ou de transport « occasionnel régulier ».

1. Community buses : en Grande Bretagne, transports privés d'initiative locale.

2. AST : en Allemagne, taxis collectifs.

3. ANDI : en Allemagne, transport à la demande.

Il en résulte un **conflit d'intérêts latent** entre ces transports et les lignes régulières.

Deux grands types d'organisation existent, selon le nombre de niveaux de décision existant entre le pouvoir politique et le transporteur.

L'organisation à deux niveaux

Cette organisation se trouve dans le cas (assez général) d'Autorités Organisatrices dotées d'un service de transport qui gère déjà, par exemple, l'organisation des lignes régulières (le fer excepté) et des transports scolaires, c'est-à-dire : les counties en Grande-Bretagne, les Verbandsgemeinde ou Kreise en Allemagne, et les cantons en Suisse, qui peuvent également exploiter directement par le biais de régies.

L'Autorité Organisatrice gère directement les conventions d'exploitation avec l'ensemble des divers intervenants, assure les contrôles et rémunère les prestations.

Avantages

C'est par ce type d'intervention et à ce niveau que se mettent en place les initiatives les plus intéressantes sur le plan local.

C'est grâce à cette gestion directe qu'ont été abandonnés, par exemple, les systèmes lourds comme Retax ou Rbus et qu'ont été supprimées les centrales de réservation (Allemagne, Grande-Bretagne) quand les responsables se sont aperçus que l'on pouvait en faire l'économie.

C'est également par l'implication quotidienne de l'administration locale dans la gestion que perdurent des expérimentations de type « Borders Courier » de mise en commun des besoins de transport local des services publics.

Inconvénients

La mise en route des systèmes de transport à la demande nécessite une pé-

riode de démarrage durant laquelle une offre nouvelle permet d'aller au devant d'une demande souvent difficile à cerner.

Ceci conduit à faire appel à des **systèmes précaires** relevant de la réglementation des taxis, de la location et du transport occasionnel qui ne sont pas, à terme, compatibles avec la pérennisation du système.

Il existe (ANDI de Daun en Allemagne) un transporteur de ligne régulière affrété par ailleurs pour des minibus en transport à la demande sous le régime du transport occasionnel, qui refuse de modifier les horaires de ses lignes régulières pour permettre une complémentarité avec le transport à la demande (crainte de voir se reporter sur des services occasionnels sa clientèle commerciale).

L'organisation à trois niveaux

Dans ce type d'organisation, les entreprises de transport qui sont titulaires des contrats d'exploitation des systèmes réguliers prennent également en charge l'organisation des transports non conventionnels, et gèrent elles-mêmes la sous-traitance de tout ou partie de ces services à un ou plusieurs autres transporteurs (taxis, associations, sociétés de micro bus...)

Dans certains cas, comme dans les pays scandinaves, les décideurs et les opérateurs en matière de transport ferré sont intégrés au dispositif : Il s'agit de l'évolution la plus achevée d'une intégration des transports.

Les **SEM régionales** ont parmi leurs actionnaires le fer national, les opérateurs locaux, les banques locales et les collectivités.

Ces SEM opèrent directement ou affrètent les lignes ferroviaires locales : elles possèdent les matériels roulants et affrètent les services, y compris les transports sociaux, messageries locales, etc.... Elles possèdent également des installations fixes liées aux gares.

C'est le modèle vers lequel tend l'Allemagne – d'autant plus réaliste depuis la partition de la DB –, ce qui permettrait d'intégrer les structures héritées de l'ex RDA.

Dans la plupart des cas cependant le fer n'est pas directement intégré dans le dispositif, et peut même au contraire se poser partiellement en concurrent.

Dans le cas – particulièrement ambitieux – des Pays-Bas, les opérateurs régionaux routiers exploitent directement une partie des lignes régulières ainsi que des compagnies de taxis. Ils sont intégrés au niveau national, dans une société holding suivant une organisation semblable à celle des transports régionaux dans les pays scandinaves.

Aux Pays-Bas, et dans une moindre mesure en Suisse, où l'intégration des transports routiers est particulièrement poussée, les réseaux ferrés se posent plus ou moins en concurrents de type train plus taxi.

À l'inverse, en Grande-Bretagne, la partition des British Railways en réseaux « provinciaux » a amené une coopération de fait entre les régions et les comtés, même s'il existe encore des liaisons commerciales routières et ferroviaires en concurrence du fait de la dérégulation.

Avantages

Il s'agit d'un mode de fonctionnement proche des besoins.

C'est le seul système viable dans la durée.

Il permet de faire l'économie d'une réglementation nouvelle relative aux « petits transports » publics de voyageurs. Celle-ci n'est en effet guère envisageable à court terme du fait de l'importance de groupes de pression des taxis, des loueurs et de la sensibilité des entreprises de transport de voyageurs aux « droit de trafic » ; et ce quels que soient les pays concernés.

Inconvénients

La coexistence chez un même opérateur affruteur de services propres et de services affrétés pour le compte de l'Autorité Organisatrice peut entraîner des conflits d'intérêt dans le secteur non réglementé des taxis et de l'occasionnel : quels appels d'offre, quels contrôles,¹ de la part d'un opérateur qui est également co-exploitant ?

Les modalités de prise en charge financière et les résultats économiques

Les schémas généraux de financement

Les besoins de financement des exploitations de transport à la demande portent sur les investissements : matériels roulants et équipements d'exploitation, installations fixes, ainsi que sur l'exploitation : déficits exceptionnels correspondants au démarrage des expérimentations, puis déficits structurels et compensations tarifaires.

Les dépenses de premier investissement et les déficits exceptionnels qui correspondent à la première période de l'exploitation – avant la stabilisation de la demande – constituent les prises en charges initiales ; les autres déficits correspondant aux dépenses habituelles des transports collectifs.

1. Le principe généralement adopté dans ce cas pour la détermination des compensations auprès des taxis sur la base des titres émis conduit à des fraudes redoutables et difficiles à déceler sans un contrôle permanent sur des zones par définition très étendues et faiblement desservies. Les taxis « détournent » vers les titres compensés leur clientèle commerciale habituelle.

Prises en charge initiales

À l'exception des Pays-Bas dont le système de financement est appelé à évoluer vers une participation accrue des provinces, les transports non conventionnels ont bénéficié de programmes d'expérimentation subventionnés en quasi totalité par les ministères sous la forme de versements aux collectivités organisatrices.

Celles-ci portaient sur les **surcoûts particuliers** comme la prise en charge d'une centrale de réservation dans les systèmes allemands, ainsi que sur les frais de mise en route et une compensation des déficits correspondant à la « montée en régime » des premières années. Elles tendent à diminuer ou à disparaître, ce type d'expérience se banalisant.

En règle générale, les subventions particulières sont définies dans leur objet et **limitées à deux ou trois années** (Suisse, Allemagne). Elles émanent des ministères concernés, dont le ministère pour la recherche et le technique qui joue un rôle important en Allemagne, et sont complétées par les autorités régionales.

Les installations fixes correspondent aux postes de contrôle centralisés créés de toute pièce à l'époque des expérimentations industrialisées ou confiées à des postes existants gérés, en particulier, par des compagnies de taxis.

Dans les pays scandinaves, ainsi qu'aux Pays-Bas, elles correspondent au développement de « point multimodaux » combinant les échanges entre modes, les services liés au transport (de l'information aux services de bagages et aux messageries) ainsi que des services et commerces concédés.

Les matériels roulants et leurs équipements, spécialisés ou non, font, en règle générale, l'objet d'un financement de la part des collectivités ; à charge pour les exploitants de rembourser les prêts en partie ou en totalité ainsi que de les renouveler.

Dans le cas de contrats pour l'opération ou de conventions d'exploitation, la part « matériel » figure dans les charges d'exploitation.

Charges d'exploitation

Les charges de conduite concernent la totalité des services concédés. Il s'agit du schéma général où interviennent simultanément des **entreprises de transport public** les taxis et les collectivités qui exploitent directement.

L'autorité organisatrice ou l'opérateur font appel pour certains véhicules, dans le cadre de contrats avec des **associations** ou de **prestations directes**, à l'aide de bénévoles qui ne perçoivent pas de rémunération. Ne sont pris en charge dans ce cas que les frais de permis, visites médicales et assurances.

Ce type d'exploitation peut également être étendu à la gestion du transport local avec réception des appels (Grande-Bretagne). Il est au point de départ de nombreuses initiatives et permet de maintenir des services de transport dans des conditions de prix de revient acceptables pour les collectivités, en ramenant les déficits à des participations fixes complétées, le cas échéant, par des compensations tarifaires.

Il existe également (Allemagne) des transports à la demande effectués en régie par des communes dans le cadre de programmes de bus communautaires, confiés à des conducteurs à temps partiel bénéficiant de **contrats d'insertion**, d'emplois réservés, de contrats de retour à l'emploi, etc. ; avec comme objectif tout à la fois l'insertion sociale et la réduction du coût de transport. La limitation dans le temps de ce type de contrat restreint leur mise en œuvre à des transports légers qui ne nécessitent par pour les collectivités l'investissement dans un permis de transport en commun, par exemple.

Les résultats économiques : type de comptabilisation et taux de la couverture

Cas général

Les comptes d'exploitation – quand ils sont présentés sous forme suffisamment isolée – peuvent intégrer les transports réguliers confiés au même opérateur, en général les transports scolaires.

Ceci conduit à une **péréquation entre les recettes des transports réguliers et les charges supplémentaires des transports à la demande**. Le « reste à financer » correspondant à des prestations particulières comme les frais de lancement, l'amortissement des matériels roulants, des installations spécifiques, etc...

Les expérimentations de transport à la demande correspondent à des **niveaux de production** (véhicule. km) qui restent très **faibles** au regard des lignes régulières de secteur, ce qui peut entraîner une imprécision dans les comptes suivant les imputations des charges fixes.

Dans le cas d'expérimentations présentant des comptes séparés, **les taux de couverture des charges par les recettes sont faibles** : de 11 % (Borders Courier en Ecosse) à 40 % (ANDI en Allemagne) pour des expérimentations qui ont été maintenues après les deux ou trois premières années d'exploitation.

Dans le cas des expérimentations qui ont été abandonnées comme des expériences Retax et Rbus (Allemagne, Pays-Bas), les taux de recettes sur dépenses étaient — selon nos informations — de l'ordre de 5 % malgré des prises en charge extérieures portant sur les équipements fixes, les logiciels ainsi que le fonctionnement des postes des centrales de réservation. Il apparaît que dans de nombreux cas, la demande potentielle avait été largement surestimée. Il faut en effet tenir compte du caractère aléatoire des prévisions quand les populations des

services sont faibles. Les études de cas montrent que les **clientèles stabilisées** après quelques années d'exploitation, sont en fait constituées par quelques personnes qui effectuent quasi régulièrement des **déplacements répétitifs**.

Rémunération des véhicules et des prestations de service public

Trois cas se présentent :

- le transport est assuré par un service public dans un **cadre national** : les cars postaux en Suisse, les services routiers ferroviaires en Allemagne et Scandinavie ;
- le transport est assuré par un service public central dans le cadre d'une extension locale de sa mission : véhicules postaux mixtes en Grande-Bretagne et en Ecosse ;
- le transport est organisé par une **coordination des services public** locaux qui interviennent comme des clients réguliers et des affréteurs dans le préfinancement (acquisitions) et le fonctionnement d'un service nouveau.

A] Les cars postaux et ferroviaires réguliers

En règle générale, les prestations sont prises en charges par l'État et les administrations concernées pour des niveaux de prestations correspondant à des **coûts normalisés**. Les dépassements, c'est-à-dire les services supplémentaires, restent à la charge des collectivités locales ou des autres services demandeurs comme les chemins de fer fédéraux en Suisse (services trains de nuit), les chemins de fer nationaux aux Pays-Bas (services de taxi en gares), etc.

B] Les véhicules postaux aménagés

Dans le cas d'utilisation de véhicules postaux aménagés pour le transport de voyageurs et des marchandises particulières

comme les messageries non postales et les transports pour les établissements médicaux (Grande-Bretagne), l'organisateur ou son opérateur payent un **coût kilométrique** pour le service correspondant, sans conditions particulières.

Dans le cas du transport de passagers dans des véhicules de la Poste, la facturation par la poste porte sur la différence entre des surcoûts éventuels (kilomètres supplémentaires, amortissement des aménagements) et le prix de revient interne du service.

L'application de ces surcoûts à un nombre de véhicules/km élevé peut conduire à un **coût total dissuasif pour l'opérateur**, d'où la tendance observée en Grande-Bretagne de limiter ce type d'opérations à des dessertes marginales correspondant à de faible fréquentations.

Coordination des services publics locaux

Deux catégories se présentent :

- une coordination réduite à certains services : Pays-Bas, Scandinavie, Allemagne, Community Buses en Grande-Bretagne ;
- une coordination étendue et beaucoup plus ambitieuse.

A) Coordination réduite

Les transports de secteur social et les budgets correspondants sont confiés dès le départ à l'organisateur ou à l'opérateur.

Ceci recouvre, en règle générale, le transport des handicapés, les transports de type VSL¹ (consultations, soins « ambulatoires ») ainsi que les transports scolaires vers les établissements spécialisés.

Outre le surcoût correspondant aux véhicules (hayons mécanisés, équipements intérieurs), il en résulte pour les voyageurs non sociaux un allongement souvent considérable des temps de transport.

1. VSL : Véhicule sanitaire léger.

B) Coordination étendue

Un exemple (Borders Councils) qui dure depuis 1979 illustre ce cas.

Dans ce secteur d'Ecosse faiblement peuplé, il y a eu **mise en commun** par les services publics de la santé, de l'éducation, des administrations districales, des services sociaux et des services de l'eau et assainissement des sommes affectées à leurs transports internes réguliers (dont beaucoup de transports de messageries, échantillons et courriers internes) ; à charge pour le service public nouvellement créé de s'y substituer.

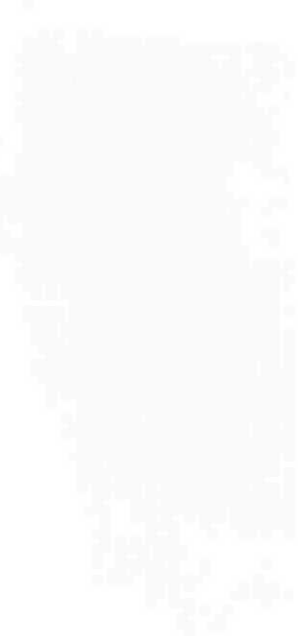
Cette coordination « par le haut » présente des inconvénients :

- le caractère contraignant du cahier des charges, qui est d'assurer des transports internes entre un maillage d'agences et les relations avec Edimbourg, réduit le vrai transport à la demande à une très faible partie de l'exploitation ;
- cette « régularisation » est encore accentuée par la captation progressive, pour des raisons de recettes garanties, des transports scolaires locaux ;
- les versements annuels du cahier des charges par les services publics au titre de la rémunération des transports concernés, déterminés sur la base de coût marginaux, sont très faibles, de 4 000 à 50 000 F/an, pour les administrations hors services sociaux.

Il présente, en revanche, les avantages suivants :

- l'optimisation des moyens ;
- l'habitude de partenariats organisés entre des agences et des collectivités qui peuvent s'ignorer habituellement.

Il est vraisemblable que l'exemple de coordination initiale a été le résultat d'une vigoureuse **incitation politique**, et que les services concernés ont rétabli depuis, en fonctionnement interne, une certaine partie des transports dévolus initialement.



Annexes





Annexe n° 1

Typologie socio-économique des cantons français

Caractéristiques moyennes des groupes

Typologie socio-économique des cantons français*

Type 1 Les cantons ruraux et agricoles en déclin démographique.

Type 2 Les cantons ruraux en stagnation démographique.

Type 3 Les cantons industrialisés en crise.

Type 4 Les cantons semi-ruraux en stagnation.

Type 5 Les cantons ruraux avec une économie agricole riche, puissante et dynamique.

Type 6 Les cantons touristiques littoraux et montagnards.

Type 7 Les cantons de seconde couronne périurbaine et d'urbanisation régionale diffuse.

Type 8 Les cantons de première couronne périurbaine.

Critères	Type	1	2	3	4	5	6	7	8	Total
1 Densité de population totale		16.6	35.9	212.0	93.6	77.4	51.9	81.0	*247.3	87.8
2 Variation de la population totale 75-82		-5.6	-0.4	1.7	1.7	7.9	7.0	13.0	*27.0	4.8
3 Variation de la population totale 82-90		-6.0	-0.4	0.3	1.5	8.1	9.1	10.0	*24.2	3.9
4 Population de 75 ans et plus		*13.4	10.1	6.7	9.8	7.0	8.8	7.1	*5.2	9.0
5 Taux brut de natalité		*9.0	11.0	*14.3	11.5	13.4	12.1	12.4	13.0	11.7
6 Nouveaux habitants (82-90)		24.7	27.4	28.1	29.8	34.5	32.9	33.9	*41.8	30.4
7 Taux d'activité des femmes		64.9	70.1	62.3	68.7	69.1	66.1	70.1	70.2	68.1
8 Taux de chômage		9.9	9.3	13.0	12.0	9.1	11.0	9.0	9.1	10.1
9 Actifs migrants alternants		*34.0	45.3	55.6	43.8	59.0	*32.7	63.1	*69.8	50.1
10 Variation actifs employés 82-90		-9.8	-3.8	-1.1	-0.0	9.9	6.2	11.2	*28.0	2.8
11 Taux de population agricole		*30.0	22.9	6.0	9.7	9.1	11.7	12.0	4.5	15.6
12 Créativité d'établissements non agricoles 81-88		5.1	5.4	5.2	7.8	6.5	*16.8	6.1	8.9	6.6
13 Créativité d'établissements secondaires (y.c. BGCA)		2.0	2.0	1.8	2.7	2.4	*3.6	2.4	3.5	2.4
14 % d'établissements tertiaires		73.1	71.4	*79.6	75.1	75.7	*81.2	70.9	72.2	73.7
15 Taux d'accueil touristique		128.2	48.4	23.2	71.0	32.8	*613.8	35.3	38.6	77.0
16 MBS / exploitation		21.358	24.408	31.862	18.485	*67.604	14.259	22.896	28.269	26.958
17 Vieillesse des chefs d'exploitation		2.9	3.3	3.4	5.2	3.20	4.6	4.2	6.1	3.9
18 Pluriactivité des chefs d'exploitation		14.9	15.4	15.7	19.2	17.2	18.5	17.9	18.7	16.8
19 Potentiel de reprise agricole SEGESA		26.7	21.3	24.7	12.5	*35.5	13.8	16.7	15.1	20.8
20 % de SAU sans successeur déclaré		22.8	26.2	21.7	29.6	*14.9	26.3	27.1	27.8	25.1
21 Constructions récentes (82-90)		9.5	11.6	10.4	12.5	12.4	*23.6	15.9	*22.3	13.4
22 Indice d'enclavement 1er niveau		*3.4	2.0	1.0	1.0	2.1	1.7	1.6	0.8	1.8
23 Indice d'enclavement 2ème niveau		*22.9	14.0	6.3	8.3	10.8	*20.4	9.8	6.6	12.5
24 Ménages sans voiture		24.2	19.9	23.8	22.7	18.1	21.2	15.9	*13.0	20.0
25 Taux de foyers imposés		*41.8	46.7	54.4	54.1	59.4	53.1	56.0	*64.9	52.1
Cantons	Nbre	434	676	277	387	220	99	474	240	2.806°
	%	15.5	24.1	9.9	13.8	7.8	3.5	16.9	8.6	100

Source : DATAR / SEGESA

° Exclusion des cantons de Paris, de la petite couronne, ayant moins de 5 exploitations, et exclusion des cantons ayant plus de 500 hab./km. Les groupes sont classés dans l'ordre croissant des taux de variation de la population totale entre 1982 et 1990.

Les chiffres en caractères gras indiquent les valeurs plus défavorables que la moyenne. Les moyennes indiquées sont des moyennes de valeurs.

* = La valeur du groupe diffère de plus d'un écart-type de la moyenne générale des valeurs.

Annexe N° 2

Département de l'Aube : des initiatives associatives pour pallier le manque de transports publics

Les initiatives en faveur des lycéens

Laissés pour compte du transport scolaire, les lycéens qui résident hors des communes desservies plusieurs fois par jour par lignes régulières sont contraints à l'internat. Ainsi, des élèves résidant à Arcis-sur-Aube (moins de 20 km de Troyes) n'ont accès au transport que le lundi matin et vendredi soir... En semaine, les horaires des lignes régulières ne correspondent pas à ceux du lycée et la plupart des familles « s'arrangent » entre elles pour pallier la pénurie ; à moins qu'elles ne puissent bénéficier du transport mis en place par Familles Rurales.

Cette association intervient en milieu rural auprès des familles et se charge notamment de l'implantation et de la gestion de crèches, de garderies et de différents services destinés à la petite enfance. À Chaumont-sous-Barbuise, dans le canton d'Arcis-sur-Aube, l'association prend également en charge le Transport Scolaire des lycéens qui peuvent ainsi éviter l'internat, à Troyes. Le minibus, réservé à leurs adhérents, dispose de huit places et permet également, une fois tous les quinze jours, aux personnes âgées de la commune de se rendre à Troyes à la mi-journée et de rentrer en fin d'après-midi. À Chaumont-sous-Barbuise, Familles Rurales encadre six animateurs chargés du fonctionnement d'un centre de loisirs et d'une garderie ouverte aux enfants de primaire et de maternelle de 7h à 9h, de 12h à 14h et de 17h à 18h. Elle assure également la cantine des élèves scolarisés dans la commune et s'approvisionne en plat préparés à Troyes après avoir déposé les élèves au lycée. Les frais de repas et de garderie pour la journée reviennent à 32 F/famille. Cette dernière paie également une cotisation de 700 F/an pour bénéficier du Transport Scolaire assuré par Familles Rurales. « Dans notre secteur, explique une responsable de l'association, les enfants ne peuvent utiliser le Transport Scolaire à moins de se rendre à Feuges... Vous voyez où est Feuges, on est pratiquement à Troyes... alors les familles se débrouillent.

Celles qui travaillent à Troyes accompagnent leurs enfants et ceux des voisins, mais ici, c'est la rentabilité qui compte, le département considère qu'il n'y a pas assez de demandes et c'est pour cela que nous intervenons. » Ces affirmations ont été confirmées par les représentants de la Municipalité. « Le Transport Scolaire ne marche que pour les collégiens... Les lycéens doivent aller à Voué ou à Feuges s'ils veulent profiter du ramassage scolaire alors que la commune n'est qu'à 15 km de Troyes ! »

Signalons enfin que dans cette commune, la Maison de Retraite prépare des repas pour les personnes âgées qui sont livrés à domicile par Familles Rurales.

Les initiatives en faveur des personnes âgées

Les associations bien implantées en milieu rural telles que l'A.D.M.R. et Familles Rurales gèrent en général l'aide ménagère, les soins à domicile, la distribution de repas aux personnes âgées demeurant chez elles. Elles n'interviennent pas dans le domaine spécifique des déplacements des personnes âgées. C'est pour répondre à cette demande, souvent peu exprimée que « Age d'Or Services » intervient.

Ses prestations sont destinées aux personnes âgées ou handicapées. « Il s'agit pour nous de mettre à disposition de nos usagers, des accompagnateurs spécialement formés, dont le rôle est d'assurer la sécurité et la convivialité du déplacement, quel que soit le mode de transport qu'ils auront choisi (marche, bus, taxi...) »

Cette formule d'aide personnalisée au déplacement a commencé dans le département de l'Aube en 1991, dans l'agglomération Troyenne et dans un rayon d'une vingtaine de

km autour du chef-lieu. Ce service a rencontré un vif succès.

Après quatre années de fonctionnement, Age d'Or Services compte plus de 600 adhérents dans la région Troyenne et quelques 70 autres répartis autour des agences implantées à Arcy-les-Marcilly (Romilly-sur-Seine) et à Landreville (Bar-sur-Seine). La région de

Troyes dispose de deux agences ; à l'Est, celle de Fontvannes et à l'Ouest, celle de Saint-Lyé.

Depuis peu, Age d'Or Services a innové avec le principe du « chèque accompagnement », financé par le partenaire (Mairie, Caisse de Retraite) et destiné à la prise en charge d'une partie de la prestation.



10/10/10

Annexe n° 3

**Département
de la Mayenne :
le transport rural
collectif**

Outre les services que l'on vient d'analyser, il existe un service de transport spécialisé au milieu rural Mayennais, le **TRC** (transport rural collectif).

Il est conçu en fonction de plusieurs objectifs :

- lutter contre l'isolement des personnes et familles ne pouvant se déplacer avec un véhicule personnel, c'est-à-dire les personnes âgées, les enfants, les jeunes sans ou avec des revenus faibles ;
- apporter une prestation supplémentaire auprès des familles dont les activités professionnelles ne facilitent pas des déplacements vers les lieux de production, notamment les familles d'agriculteurs ;
- les TRC constituent un transport à la demande sous forme de taxis agréés par la préfecture, DDE et chambre des métiers.

Dans son contenu, le TRC est un service de « porte à porte » que l'on sollicite en s'adressant au bureau de LA POSTE, lequel délivre au transporteur un billet ou ordre de déplacement.

Le prix est fonction du nombre de kilomètres parcourus et est établi selon des normes forfaitaires (2,90 F/km en 1992/93).

Des règles très strictes président à l'exploitation du TRC :

- nul ne peut l'utiliser à l'intérieur de la commune du domicile ;
- il faut faire la demande la veille du déplacement ;
- le TRC est disponible 3 demi-journées, lesquelles sont fixées par les élus ;
- enfin, seuls les bureaux de La Poste sont habilités à recevoir les demandes de transport.

Sur le plan pratique, le TRC fonctionne comme suit : le demandeur téléphone à la mairie ou à la Poste et ensuite arrive le taxi libre du secteur (9h/11h). Le client paie 40 % et le conseil général 60 %. En fin de mois, le chauffeur de taxi présente un état pour remboursement. Sur 10 F le conseil général paie 6 F. En 1991, le prix des courses variaient entre 6 F et 23 F.

Cette prestation a commencé dès 1981 dans le département. Actuellement il existe 11 secteurs desservant 147 communes, soit un peu plus de la moitié des communes du département.

Pour 1991, le TRC a permis le transport de 10 000 personnes pour un coût total de 329 000 F dont 253 000 F ont été pris en charge par le département, soit 77 % du total.

Annexe n° 4

**Département
du Puy-de-Dôme :
le Bus des Montagnes,
transport à la demande**

Cette formule de transport en milieu rural a été conçue par le conseil général de Puy-de-Dôme dans le cadre de la LOTI de 1982. L'objectif de celui-ci est de compléter le réseau Transdôme par des dessertes de proximité reliant villages et hameaux aux bourgs-centre ou chefs-lieux de canton, de manière à assurer un maillage homogène du réseau dans l'ensemble du département et d'éviter que seules existent des relations centrifuges desservant les chefs-lieux de canton en direction de la capitale auvergnate et, à un moindre titre vers les sous-préfectures d'Ambert, Thiers et Issoire. Ce service est par ailleurs conçu pour répondre aux besoins d'une population rurale largement composée de personnes âgées, résidant dans des hameaux isolés.

Ce service ne répond pas à une démarche personnalisée, mais cherche à satisfaire simultanément un maximum d'usagers désireux de se rendre en un lieu donné et à l'intérieur d'un périmètre restreint correspondant approximativement aux limites d'un canton.

Pour identifier de manière précise les réseaux de proximité à mettre en place, la fréquence et les jours de desserte des bourgs ruraux, ainsi que la périodicité du transport et les horaires ; le service des transports du département s'est appuyé sur une enquête. Un questionnaire a été adressé à tous les usagers des zones et cantons où les services publics faisaient défaut. Les résultats ont permis d'identifier les besoins non satisfaits, de définir des destinations demandées et leurs fréquences. Ainsi, le bus des Montagnes du canton de Besse-en-Chandesse dessert les marchés d'Egliseneuve-d'Entraignes, Issoire et Besse. L'itinéraire exact du transport est en revanche défini la veille en fonction du lieu de résidence des usagers qui, par téléphone, doivent réserver leur place auprès du SIVOM.

Le transporteur se charge d'aller chercher les passagers et de les raccompagner à leur domicile.

Citons encore, à titre d'exemple, les destinations desservies par le bus de Montagnes dans le SIVOM de Saint-Gervais : la commune de Saint-Gervais, les lundis et jours de

foire, Riom et Clermont-Ferrand, le 3^e mercredi du mois.

Le SIVOM de Saint-Dier-d'Auvergne assure une fois par mois une liaison en direction de deux marchés locaux et deux fois par mois en direction de Saint-Dier.

Le SIVOM d'Ambert assure une liaison hebdomadaire avec le chef lieu de canton le jour du marché.

Les ayants droit à ce transport local doivent résider dans les communes regroupées au sein des SIVOM, SIVU ou Communautés de Communes, gestionnaires du service en partenariat avec le département.

Le transporteur – sélectionné après un appel d'offres – assure un service dont l'offre et les tarifs sont fixés par le département. Le SIVOM en revanche assure la gestion quotidienne du transport (recueil des demandes des usagers, définition de l'itinéraire et des communes desservies les jours de marché, contrôle de la qualité du service et des éventuels dysfonctionnements).

Le financement de ce transport à la demande bénéficie, lors de la mise en route, d'une aide de la région, forfaitaire et dégressive, de 30 000 F la première année de fonctionnement, de 20 000 F la deuxième année et de 10 000 F la troisième année. Les années suivantes, le Bus des Montagnes est pris en charge par le département et les SIVOM qui, chacun à raison de 50 %, couvrent les déficits de ce service à caractère social. L'usager paie son billet au tarif zonal de l'ordre de 0,90 F/km, ce qui correspond à un prix moyen de 25 F aller et retour (du domicile au marché local).

Selon les estimations du Service Transport du conseil général, 141 communes sur les 470 que compte le Puy-de-Dôme sont desservies par ce service à la demande organisé par 16 SIVOM ou regroupement de communes. Ainsi près de 60 000 habitants peuvent accéder à ce type de transport actuellement utilisé par plus de 120 000 voyageurs par an.

Signalons enfin que la plupart des transporteurs affectés à ce service intercommunal assure le Transport Scolaire.

Annexe n° 5

Analyse des fermetures et des réouvertures de lignes ferroviaires : leur contexte, les enseignements à en retirer

Pour la sixième fois en 60 ans, il a été question à nouveau d'un programme de contraction du réseau ferroviaire national.

Comme les précédents, ce programme aurait fait partie d'un ensemble de mesures censées assainir la situation du chemin de fer et lui permettre de sortir de l'ornière des difficultés financières plus ou moins aiguës dans lesquelles il se débat depuis 60 ans. L'hypothèse du « réseau noyau », entrevue une première fois en 1970, s'est profilée cette fois-ci à l'horizon, après un quart de siècle de croissance économique ralentie et de montée régulière du chômage.

Il est malaisé d'évaluer l'impact de la réduction du fonds de commerce ferroviaire sur les espaces actuellement desservis par les lignes appelées à disparaître, au-delà de l'inventaire objectif des probabilités d'enclavement ferroviaire qui existent selon les régions.

On a pu explorer les chances de survie des différentes lignes du réseau national et voir que la répartition spatiale des plus menacées toucherait plus particulièrement certaines régions, notamment le Massif Central, les Vosges, les Alpes du Sud, une partie du Massif Pyrénéen et de nombreuses zones de bocages et plaines de la moitié occidentale du pays.

..... Suivie artificielle ou mort naturelle ?

Si la suppression des dessertes ferroviaires actuelles (voyageurs ou marchandises) s'accompagne de la dépose des lignes, il est certain, en raison du caractère pratiquement irréversible de ces déposes, que cela signifie à long terme la disparition de toute possibilité de revitalisation du transport ferroviaire sur de larges fractions de l'espace rural national. Il est difficile de mesurer l'impact d'une telle politique sur l'évolution des territoires concernés par son application, surtout si cette politique s'accompagne du maintien d'une desserte routière par transport public

dont le coût viendra réduire les réductions de déficit attendues.

Ce qui est en tout cas certain, c'est que cette politique accompagne, et vraisemblablement renforce, l'évolution « naturelle » de ces territoires.

Loin de contrecarrer les tendances manifestes de différenciation spatiale entre rural périurbain et rural profond, entre zone dynamique et zone en déclin, cette politique financière des transports prend acte de l'évolution démographique et économique des espaces ruraux en perte de vitesse.

Si cette perspective d'évolution est jugée saine ou inéluctable, elle pourrait s'admettre dans la mesure où on aurait la certitude que les économies attendues vont réellement se réaliser. On est très loin d'avoir cette assurance pour deux raisons :

1. Parce que l'expérience des programmes passés enseigne précisément que cela n'a jamais été suffisant pour régler le problème principal ; à savoir le rétablissement de la rentabilité financière de l'exploitation du réseau de chemin de fer.
2. Parce que l'examen des comptes de la SNCF et de son budget d'investissement fait apparaître que l'origine de l'essentiel du déficit actuel de la SNCF réside plus dans le noyau principal du réseau classique ou à grande vitesse, que dans le réseau secondaire ; compte tenu des structures de coût, des normes d'entretien, du faible dynamisme commercial et du mode de financement par emprunt des investissements.

On ne peut donc juger qu'avec une extrême circonspection des perspectives de contraction du réseau ferroviaire national ; et se demander si l'on ne va pas sacrifier inutilement des lignes qui, pour ne rendre aujourd'hui que des services minimes, pourraient dans l'avenir se révéler plus utiles qu'on ne le pense.

Court terme ou long terme ?

Les considérations de court terme s'opposent dans une certaine mesure à l'intérêt à long terme de la collectivité nationale. Cette contradiction est aujourd'hui exacerbée en raison d'une conjonction composite de facteurs :

- La conjoncture monétaire et financière avec ses taux d'intérêt et d'actualisation élevés privilégie le court terme.
- L'horizon, auquel les gestionnaires d'entreprises prennent leurs décisions, est dominé par le court terme en raison des difficultés à maintenir leurs résultats dans un climat de concurrence exacerbée face à une demande déprimée par une politique déflationniste.
- L'horizon des hommes politiques ayant en charge la gestion des services publics et la conduite de la politique économique du pays, est au pire à 2 ou 3 ans, au mieux à 6 ou 7 ans.
- Les coûts externes pouvant remettre en cause l'organisation actuelle du marché des transports et la propension à se déplacer des personnes ne vont prendre leur plein effet qu'à long terme (renchérissement des approvisionnements énergétiques et effet de serre). Si les conséquences seront graves et durables, elles sont pour le moment invisibles et par conséquent l'opinion y est, dans une grande majorité, totalement insensible. Les perdants n'ont aucun groupe de pression pour se défendre, puisqu'il s'agit des générations futures.

Concentration et congestion

En matière d'économie des transports comme en matière d'économie spatiale, le problème de fond qui est posé par la perspective de la disparition de lignes de chemin de fer, est celui de la prise en compte des externalités négatives par le marché. En matière

de transport, les coûts de congestion ne sont pas imputés au mode qui les occasionne et, de ce fait, le partage modal est défavorable au transport public. En matière d'économie spatiale, les coûts de la concentration ne sont pas imputés à ceux qui les occasionnent et, de ce fait, la répartition des hommes et des activités aboutit à un excès de densité en un point et à une insuffisance dans l'autre.

Poser la question des perspectives d'évolution des lignes ferroviaires en milieu rural, c'est donc poser la question de la prise en compte par le marché des effets externes à court et à long terme. Du point de vue de la politique économique, l'avenir des lignes ferroviaires et celui de l'espace rural qu'elles desservent paraissent étroitement liés. Le maintien des unes, et la revitalisation des autres, ne pourront reposer que sur une conception globale de l'aménagement du territoire et de l'organisation des déplacements qui en résulte.

Aujourd'hui, plus d'une centaine de petites villes vivent et leur économie se débat dans des difficultés plus ou moins grandes.

Veut-on, oui ou non, permettre à cette trame dense et ancrée dans la diversité des terroirs du pays, de conserver un minimum de vitalité qui lui permette de suivre l'évolution économique nationale et de faire face aux défis successifs que la mondialisation des échanges ne cesse de lancer ; ou bien accepte-t-on de passer par pertes et profits ces espaces, ces activités et les réseaux qui les innervent ?

C'est seulement après avoir répondu à cette question qu'il sera possible de trancher sur la question de savoir si un bon réseau de lignes d'autocars suffit ou s'il faut maintenir, et jusqu'à quel niveau, le réseau ferroviaire.

Fermer ou affermer ?

On ne saurait achever cette étude sans mettre également l'accent sur une caractéristique du secteur des transports qui risque de

se révéler préjudiciable à l'avenir de la technique ferroviaire. **Le chemin de fer est un mode de déplacement qui présente la particularité d'avoir son exploitation totalement dévolue à une entreprise, qui se retrouve ainsi en situation monopolistique, non seulement de gestion, mais aussi d'expertise.** Cette situation est exorbitante du droit commun, puisqu'il s'agit de facto d'une délégation de service public que la Collectivité Nationale consent avec un faible pouvoir de contre expertise et sans aucune possibilité de mise en concurrence.

En matière de transport, cette situation ne se rencontre que dans les réseaux énergétiques et en matière de télécommunication, mais en ce qui concerne cette dernière, on sait aujourd'hui qu'elle est en train de disparaître. Si l'entreprise n'est pas performante, si ses orientations stratégiques se révèlent erronées ou si ses arbitrages politiques se font en faveur de telle ou telle solution, c'est la survie des

lignes ferroviaires qui est en jeu et non pas seulement celle de l'entreprise qui les gèrent.

Quand une entreprise de transport routier public fait faillite, une autre la remplace. Si Air France et Air Inter sont incapables de se redresser, British Airways, avec TAT et Air Liberté les remplaceront. Si la SNCF est incapable de se redresser, c'est le chemin de fer qui disparaîtra, malgré ses avantages intrinsèques, notamment sur le plan énergétique et écologique.

L'heure n'a-t-elle pas sonné de sortir du dilemme insupportable dans lequel l'État et les collectivités territoriales ont été implicitement enfermés : payer ou fermer ?

Tout en sauvegardant le service public et sans tomber dans les excès des privatisations et de la déréglementation britanniques, le moment n'est-il pas venu d'affermir ?

Identification des lignes réouvertes, et de leur situation actuelle

Lignes réouvertes au service voyageurs

Lignes	Année de réouverture	Initiative	Longueur	Situation actuelle
Toulon-Hyères	1971	SNCF	20	en service
Calais-Dunkerque	1976	Région Nord Pas de Calais	46	en service
Clisson-Cholet	1977	Région des Pays de la Loire	39	en service ⁽⁵⁾
Cannes-Ranguin	1978	Cannes	7	fermé fin 95
Briel-Tende	1979	Etat	28	en service
Mulhouse-Chalempé	1980	Département Haut Rhin	18	fermée en 1986
Ballan-Chinon	1981	Etat	39	en service
La Ferté Milon-Reims	1981	Etat	76	en service
Ax les thermes-La tour de Carol	1981	Etat	40	en service
Clamecy-Corbigny	1981	Etat	33	service réduit ⁽¹⁾
Nantes-St Gilles Croix de Vie	1982	Région des Pays de la Loire	85	en service
Bréauté-Fécamp	1982	Région Haute Normandie	20	en service
Nîmes-Le Grau du Roi	1985	Région Languedoc Roussillon	45	service réduit ⁽²⁾
Auray-Quiberon	1985	Région Bretagne	28	en service ⁽³⁾
Don Sainghin-Lens	1985	Région Nord Pas de Calais	19	en service
Dunkerque-Bray Dunes	1988	Région Nord Pas de Calais	13	fermée en 1995
Rodez-Séverac	1988	Région Midi Pyrénées	44	en service ⁽⁴⁾
Tassin-Brignais	1991	Sytral-Lyon	12	en service
L'Arbresle-Sain Bel	1991	Sytral-Lyon	5	en service

1) un aller-retour par semaine

2) un aller-retour par jour

3) desserte saisonnière

4) un aller-retour Toulouse-Rodez-Millau par jour

5) Transfert partiel ou service hiver

Toutes ces réouvertures ont connu des fortunes diverses

Trois d'entre elles sont à nouveau fermées :

- Mulhouse-Chalempé : conventionnée par le département du Haut Rhin pour empêcher sa fermeture en 1980, elle a été fermée en 1986 lorsque celui-ci a cessé de bénéficier

de la rétrocession par l'État du déficit d'exploitation du service.

- Dunkerque-Bray Dunes : ce service saisonnier relativement fréquenté mais excessivement coûteux a été supprimé à l'été 1995.
- Cannes-Ranguin : son exploitation a été abandonnée fin 1995

Deux d'entre elles ont vu leur service se réduire :

Clamecy-Corbigny : la desserte ferroviaire n'est plus que symbolique avec un service par semaine vers Corbigny le vendredi soir et un retour le dimanche soir. Le reste du temps la desserte est routière.

Nîmes-Le Grau du Roi : cette réouverture a connu beaucoup de vicissitudes malgré l'existence de facteurs favorables (potentiel démographique périurbain et touristique, trafic marchandises important). À cause d'un trafic marchandises lourd il a fallu interrompre le service pour renforcer la voie. Aujourd'hui le service est réduit à un aller-retour fer par jour complété par plusieurs allers-retours autocar.

Selon le contenu de la desserte et du trafic, il est possible de distinguer sept types de situations :

Les lignes semi-urbaines : Cannes-Ranguin, Tassin-Brignais et l'Arbresle-Sain Bel. Ces deux dessertes sont des antennes réouvertes à l'occasion de la rénovation de la ligne Lyon-St Paul-Tassin la Demi Lune, en liaison avec la mise en service de la ligne D du métro de Lyon, alors que la première a été fermée.

Les lignes saisonnières : Auray-Quiberon et Dunkerque-Bray Dunes au devenir contrasté. Malgré un succès commercial analogue leur situation financière est totalement opposée, ce qui a conduit à la suppression de la seconde. La ligne Auray-Quiberon dispose d'un atout : l'existence simultanée d'une desserte express Paris-Quiberon.

Les lignes de banlieue de régions industrielles : Calais-Dunkerque et Lille-Lens via Don Sainghin. Le moindre succès commercial de Calais-Dunkerque résulte du mauvais tracé de la ligne par rapport aux générateurs de trafic.

Les lignes régionales à composante périurbaine : Nantes-Clisson-Cholet et Tours-Chinon. La différence de situation résulte en partie de la différence de trafic et en partie de la différence de coût d'exploitation de la ligne. La ligne La Ferté Milon-Reims appartient à ce type entre Fismes et Reims.

Les lignes régionales à composante périurbaine et touristique : Nantes-St Gilles Croix de Vie et Nîmes-Le Grau du Roi. La composante

touristique vient relayer favorablement les périodes creuses du trafic scolaire et abonnés salariés. La ligne Nantes-St Gilles Croix de Vie dispose d'un atout : l'existence en saison d'une desserte directe et quotidienne express Paris-St Gilles.

Les lignes rurales régionales : Bréauté-Fécamp, Ax les Thermes-La Tour de Carol, Rodez-Séverac, Clamecy-Corbigny. Ces antennes terminales connaissent des occupations médiocres ou faibles. La région Midi-Pyrénées a une politique d'intégration avec les sections périurbaines, ce qui permet de traiter conjointement l'espace périurbain et l'espace profondément rural. La ligne La Ferté Milon-Reims appartient à ce type entre La Ferté Milon et Fisme.

La ligne internationale : Breil-Tende. En fait il s'agit d'une desserte hybride, locale et accessoirement internationale car la SNCF n'a jamais, contrairement aux Italiens entre San Remo et Turin, cherché à développer le trafic sur Turin et la station de sports d'hiver de Limone (il n'y a plus de circulations directes Nice-Turin).

.....

Analyse d'un cas précis : Nantes / St Gilles Croix de Vie

L'exemple de la ligne Nantes-Saint Gilles Croix de Vie permet d'analyser les conditions et les limites du succès d'une réouverture.

Cette réouverture date de 1982, douze ans après un transfert sur route partiel qui n'avait conservé sur la ligne qu'un aller-retour périurbain par jour hors saison et deux allers-retours de bout en bout en saison.

En préalable à cette réouverture des travaux d'amélioration de l'infrastructure (relèvement de vitesse, construction d'un raccordement évitant un changement de sens) ont permis de réduire le temps de parcours de bout en bout à 1 h 20 pour 85 km contre 1 h 40 auparavant. Une retouche horaire des services périurbains a été opérée en 1980 pour s'adapter aux besoins de la clientèle abonnée employée.

La desserte est restée mixte (fer + car) et l'offre a été améliorée en deux étapes :

- en 1982 l'offre ferroviaire a été triplée (2 allers-retours, 4 allers-retours en saison) et l'offre routière redéployée avec itinéraires et créneaux horaires différents ;
- en 1989 l'offre ferroviaire a été augmentée de 20 % (passage à 4 allers-retours à longueur d'année), l'offre routière a baissé de 25 % soit au total une augmentation de 8 %.

L'implication des élus locaux a été forte avec la création d'une structure associative regroupant maires, conseillers généraux et régionaux (Association Sud Loire Océan pour la proportion du transport public — ASLO) qui a réalisé, avec le soutien régional, de multiples campagnes promotionnelles.

- Le bilan de la réouverture se présente ainsi :
- de 1980 à 1988 : triplement du trafic, amélioration de l'occupation des trains de 60 à 70 voyageurs, bilan financier équilibré pour la région (le supplément de recettes a couvert le supplément de charges en 1988) ;
 - de 1988 à 1993 : augmentation de 8 % du trafic, dégradation de l'occupation moyenne des trains de 70 à 55 voyageurs, augmentation des recettes en francs constants de 15 %, augmentation des charges en francs constants de 28 %.

Le succès considérable de la première phase de la réouverture s'explique par plusieurs raisons :

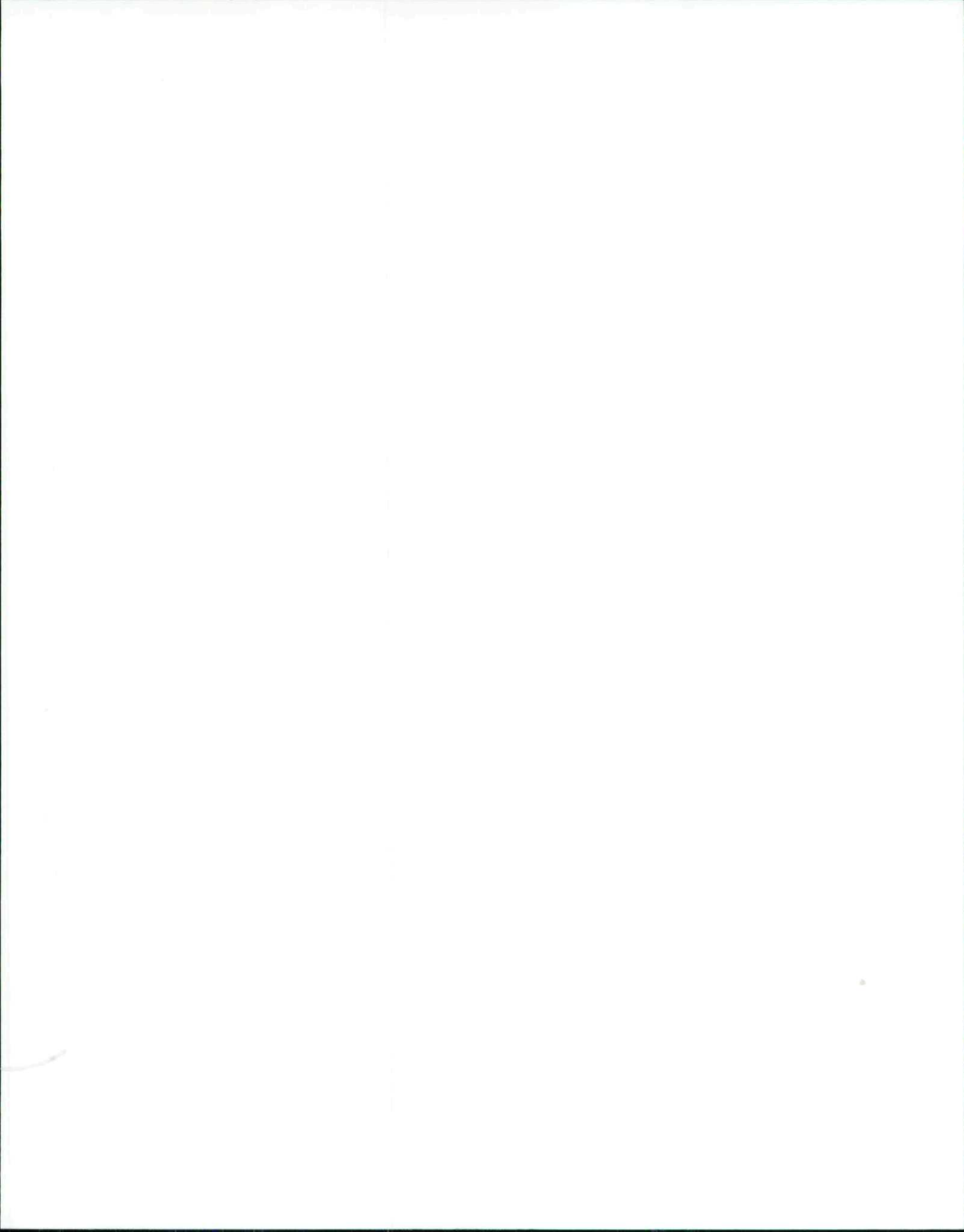
- un effet de rattrapage consécutif au décalage important qui s'était progressivement installé entre le potentiel de trafic et l'immobilisme de la desserte devenue au fil des ans, désuète, inadaptée et non crédible ;
- un potentiel de trafic élevé compte tenu de la périurbanisation nantaise, du développement du centre urbain local de Challans (passage de 5 000 habitants en 1955 à 15 000 habitants en 1982) et de l'urbanisation touristique du littoral (30 000 résidences secondaires dans le littoral Nord-Ouest de la Vendée en 1982) ;
- une conjoncture macro-économique et énergétique favorable au transport public (élévation du niveau de vie, augmentation normale du prix des carburants, baisse relative du tarif du rail par rapport à l'inflation).

- compétitivité de l'offre ferroviaire sur le plan du temps de parcours et des correspondances et l'effort conjoint de la SNCF par création de trains express directs hors saison Paris-Saint Gilles.

De 1988 à 1993 le succès est beaucoup plus mitigé. Plusieurs raisons expliquent également cette différence :

- une conjoncture macro-économique et énergétique défavorable : effet du contre-choc pétrolier en 1986 sur le prix normal de l'essence, stagnation du niveau de vie des ménages, crise de l'emploi diminuant le nombre des abonnés salariés, moindre développement de l'immobilier touristique ;
- extension du périmètre de transport urbain de l'agglomération nantaise qui a fait perdre du trafic au départ de la gare périurbaine la plus proche de Nantes ;
- amélioration du réseau routier qui a fait perdre au rail la parité des temps de parcours par rapport à la route pour accéder à Nantes ;
- mise en service du TGV et politique d'offre de la SNCF. C'est un paradoxe mais le fait est que la mise en service du TGV Atlantique, tout en réduisant d'une heure le temps du trajet Paris-Saint Gilles, a eu un impact négatif sur la tenue du trafic régional car cela a représenté un déclassement relatif de l'offre ferroviaire régionale sur le plan des fréquences, des temps de parcours et des délais de correspondance. De surcroît la SNCF a procédé à des relèvements tarifaires très sensibles sur les petites distances¹ dans le cadre d'une politique de déperdition nationale et elle a, en rupture avec sa politique passée, quasiment supprimé les trains directs hors saison ;
- création de cars express directs vers le littoral court-circuitant les cars en correspondance à Challans avec les trains Corail direct de Paris en saison. C'est encore un effet négatif du TGV Atlantique. Plutôt que de subir un double changement à Nantes (TGV-train) et à Challans (train-car) la clientèle ne prenant pas le train classique de bout en bout a basculé vers l'offre routière publique avec un seul changement à Nantes.

1. C'est ce qui explique que les recettes aient augmenté de 15 % en francs constants pour une augmentation de trafic de 8 %.



Cet ouvrage représente une synthèse de plusieurs études liées au transport en commun de personnes dans le monde rural. Ces études ont été financées dans le cadre du Programme Développement Rural par la Caisse des Dépôts et Consignations et par une de ses filiales, TRANSDEV, l'un des grands opérateurs de transport public en France et en Europe.

Il s'articule en trois parties :

La première partie : « **Le monde rural et ses besoins en transport public** » (densité, répartition, organisation institutionnelle des transports) s'attache à définir et préciser les caractéristiques du monde rural, et à dégager les attentes des élus locaux vis-à-vis des transports publics ;

La deuxième partie : « **Les dessertes de désenclavement** » analyse les dessertes de transport en commun, ferroviaires comme routières, reliant le monde rural à l'ensemble de l'armature urbaine et aux réseaux de communication nationaux ;

Enfin, la troisième partie : « **Les dessertes locales en zones rurales** » est axée plus particulièrement sur l'examen de nombreuses réalisations actuelles dans ce domaine, en France comme en Europe.

Ces recherches et analyses, uniques dans le domaine du transport, ont ainsi permis à TRANSDEV de soutenir le développement de réseaux de Pays, aux enjeux forts tant en termes d'aménagement du territoire que de développement économique, et d'appliquer sur le terrain le savoir-faire acquis en matière de systèmes de « Transports souples ».

Prix : 180 F

ISBN : 2-11-003838-1

DF : 5 4148-6

La Documentation française

29, quai Voltaire

75007 Paris

Tél. : 01 40 15 70 00

Télécopie : 01 40 15 72 30

9 782110 038388

