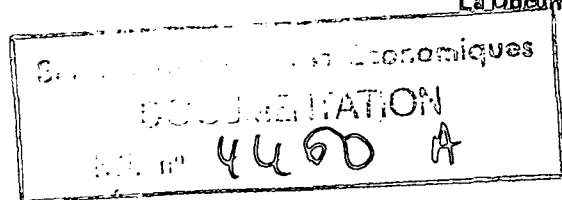


Références méthodologiques
pour l'élaboration des schémas régionaux
de transports collectifs

La Documentation Française



Préface

C'est avec plaisir que je vous présente ces « Références Méthodologiques pour l'élaboration des Schémas Régionaux de Transport Collectif ». L'élaboration de ce document constituait l'une des missions du Groupe Central de Coordination, créé en Mars 1974, et dont la présidence m'a été confiée.

Les études menées dans les régions pilotes ont permis de rendre plus concrètes et plus complètes les propositions méthodologiques qui sont présentées ici. Bien plus, elles ont manifesté l'existence d'une dynamique régionale dans ce domaine complexe de l'organisation du transport collectif. Les propos du Premier Ministre s'adressant aux Présidents de Conseils Régionaux réunis le 24 Février 1976 montrent que, le sérieux, et parfois l'enthousiasme qui ont présidé aux travaux d'études et à la présentation des premières propositions d'action de promotion du transport collectif ont permis de franchir une nouvelle étape : il s'agit dans la perspective de la reconnaissance aux régions des compétences nécessaires à la mise en œuvre des schémas régionaux de transport collectif de tenter une première expérience de décentralisation de pouvoirs et de moyens.

Le pragmatisme qui a inspiré la démarche d'ensemble d'élaboration des schémas régionaux se retrouve au niveau de leur traduction concrète en actions d'adaptation du transport collectif d'intérêt régional.

Cela est prudent, car l'organisation du transport collectif ne constitue que l'un des nombreux domaines touché par l'évolution du partage des responsabilités entre les collectivités publiques.

Roger GREGOIRE

Président du Groupe Central de Coordination
des Schémas Régionaux de Transport Collectif

Prenant en compte les résultats des études réalisées dans les six régions-pilotes et les travaux des différents groupes de travail qui ont eu à traiter des divers domaines liés aux schémas régionaux de transport collectif, le Premier Ministre a défini, le 24 Février 1976, devant les Présidents des Conseils Régionaux, les orientations d'une nouvelle politique décentralisée des transports régionaux de personnes dont l'expérimentation sera effectuée dès 1976 dans une ou plusieurs régions.

Voici le texte de son intervention :

INTERVENTION DU PREMIER MINISTRE
SUR LES DECENTRALISATIONS EN MATIERE DE
TRANSPORTS REGIONAUX DE VOYAGEURS

Il y a deux ans, le Gouvernement a préparé l'engagement d'une nouvelle politique en matière de transports collectifs de voyageurs à courte et moyenne distance en confiant aux régions, qui ont paru le cadre le mieux approprié, l'établissement de schémas régionaux de transports.

Leur objet est la définition d'un réseau de services mieux adaptés aux besoins et aux réalités financières. Ils ont été engagés dans six régions pilotes, puis étendus à l'Auvergne et à dix nouvelles régions.

Je considère qu'il faut maintenant aller plus loin, et donner aux régions qui en manifesteront le désir, les moyens, les compétences administratives et les ressources financières leur permettant de mettre en œuvre ces schémas.

J'ai demandé à M. CAVAILLE, Secrétaire d'Etat aux Transports, de préparer ces mesures en tenant compte des orientations suivantes :

1) Les collectivités locales continueront à jouer leur rôle, mais les régions auront le pouvoir de conclure avec les transporteurs ferroviaires ou routiers, toute convention portant sur des créations, des améliorations de service ou des modalités particulières d'extension. Les régions pourront acquérir du matériel roulant ou participer, avec les collectivités locales, à l'amélioration des infrastructures.

2) Les régions auront le pouvoir de proposer des mesures de réorganisation des services omnibus de la S.N.C.F. L'Etat leur transfèrera les économies ou les ressources dégagées par les réorganisations qu'elles auront proposées et qui auront été acceptées. Les régions pourront utiliser ces ressources financières, actualisées chaque année, pour financer toute mesure qu'elles adopteront conformément à leur schéma régional de transport, dans les domaines des transports collectifs de voyageurs.

Comme pour l'élaboration des schémas régionaux, cette décentralisation, avant d'être définitivement retenue, sera précédée d'une expérimentation dans une ou plusieurs des régions qui disposent, dès maintenant, d'un schéma de transport suffisamment élaboré. Je ne vois que des avantages à ce que ces expériences commencent dès maintenant.

Les enseignements qui en seront tirés permettront au Gouvernement en liaison avec les responsables régionaux, de déterminer les modalités les meilleures pour l'organisation des responsabilités en matière de transports collectifs à courte et moyenne distance.

LES CONDITIONS D'ELABORATION DE CES DOCUMENTS

Les réflexions, études et expériences pratiquées dans les six régions — Alsace, Lorraine, Centre, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Limousin —, où il avait été décidé de réaliser des schémas régionaux de transport collectif pilotes, ont été confrontées au cours de réunions régulières du Groupe Technique pour l'élaboration des schémas régionaux de transport collectif.

Le Groupe Technique créé à l'initiative du Groupe Central de Coordination a rassemblé périodiquement les représentants des services de l'Equipement des régions pilotes, des OREAM concernées, des administrations centrales compétentes ainsi que de la S.N.C.F. et des transporteurs routiers.

Le Groupe Central de Coordination présidé par Monsieur le Conseiller d'Etat GREGOIRE, a été chargé, en Mars 1974, par les Ministres de l'Equipement (DATAR) et des Transports de promouvoir les conditions et les méthodes d'élaboration des S.R.T.C. ; il avait donc pour mission de permettre une information réciproque des représentants régionaux sur les travaux menés dans ces régions pilotes et de fournir les éléments utiles pour compléter les premières indications méthodologiques diffusées en Août et Décembre 1974.

Les REFERENCES METHODOLOGIQUES POUR L'ELABORATION DES SCHEMAS REGIONAUX DE TRANSPORT COLLECTIF sont présentées en quatre volumes, dont chacun correspond à un objectif précis :

- le premier fascicule intitulé « DES TRANSPORTS COLLECTIFS A COURTE DISTANCE AU SCHEMA REGIONAL DE TRANSPORT COLLECTIF » présente l'historique et les orientations des schémas régionaux, et, au préalable indique quelques traits de la situation des transports collectifs à courte et moyenne distance, qui constituent le secteur dont les schémas doivent promouvoir une organisation mieux adaptée.
- le deuxième fascicule a pour titre « UNE PROPOSITION DE METHODE POUR LE SCHEMA REGIONAL DE TRANSPORT COLLECTIF ». Il donne des indications générales sur le déroulement de l'étude et le cadre juridique et financier des réalisations qui en découleront. Ensuite, il fournit pour chacune des cinq phases des repères pour les choix de méthodes à effectuer et décrit des expériences en cours, notamment dans les régions pilotes.
- le troisième fascicule rassemble DES INFORMATIONS GENERALES SUR LE TRANSPORT COLLECTIF, textes officiels de la réglementation de coordination, coûts des modes de transport, exposés de problèmes connexes au SRTC mais non étudiés dans leur totalité (ainsi le transport en zone rurale).
- le quatrième fascicule « REALISATION ET MISE EN OEUVRE DU SCHEMA REGIONAL DE TRANSPORT COLLECTIF » aborde les questions liées au montage technique des opérations d'amélioration, une fois le schéma approuvé par les assemblées régionales ou en voie d'achèvement.

AVERTISSEMENT

Ces quatre fascicules constituent *un ensemble de propositions de méthode* pour l'élaboration des schémas régionaux de transport collectif de personnes ; *il ne s'agit donc pas de directives d'études* applicables telles quelles aux travaux en cours ou futurs que les différentes régions mèneront à leur initiative.

Trois réflexions ont conduit à formuler explicitement cet avertissement :

- 1 - Chaque région a ou aura son propre projet de développement et d'aménagement, qui est en lui-même un critère de choix, pour l'organisation des transports collectifs.
- 2 - La collaboration entre les élus, responsables politiques des choix d'aménagement, et, les services administratifs qui préparent ces décisions nécessite, pour être efficace, une certaine souplesse dans l'organisation du travail d'étude.
- 3 - Chaque groupe d'études régional constitué pour l'élaboration du schéma régional aura à sa disposition des travaux, des réflexions, des données statistiques etc. dont la nature et le degré de fiabilité ne seront pas forcément les mêmes que ceux des documents existant dans les autres régions.

Ont participé aux réunions du Groupe TECHnique :
les représentants des régions :

- Alsace : MM. LEDAIN, Chef du S.R.E.
JOSEPHIDES, OEDA
SONRIER, OEDA
- Lorraine : MM. CARDOT, Chef du S.R.E.
BOTTON, Adjoint au Chef du S.R.E.
BERTON, S.R.E.
MEYER, S.R.E.
NORMAND, OREAM
VUILLAMIE, OREAM
- Centre : MM. ANDRIVET, Chef du S.R.E.
VILLENEUVE, S.R.E.
- Pays de la Loire : MM. CAMBAU, Chef du S.R.E.
MICHELOT, S.R.E.
AITALI, OREAM
- Poitou-Charentes : MM. AVRIL, Chef du S.R.E.
ALLEAU, Adjoint au Chef du S.R.E.
CAYRON, S.R.E.
Mlle GRACIEUX S.R.E.
- Limousin : M. BONAFOS, puis M. DENOUEIX, Chefs du S.R.E.
M. LAFEUILLE, S.R.E.

les représentants des transporteurs :

S.N.C.F. : MM. LARTIGUE, DREUIL, SCHLEMMER, MARY,
de SAINT-VAULRY, BERDUCOU

F.N.T.R. : MM. JC. GALLIENNE, ALLANET

les représentants de la mission de contrôle financier de la S.N.C.F. :

MM. MORETTE, GIBER

des membres du S.A.E.I. :

MM. HOUEE, MASNOU, BENNATAR

des membres de la D.T.T.

MM. HILLION, OLIVIER, Mlle LECOMTE, M. ARKI

le représentant du Ministère de l'Agriculture :

M. JUILLIARD

M. PLAUD, pour la DATAR, et M. WEISS, puis M. RAYNALT pour la D.T.T. en
ont assuré l'animation.

M. CHAUVETIERE et Mme DESMAREST-PARREIL, secrétaires du groupe, ont
rédigé « les références méthodologiques ».