

SECRETARIAT D'ETAT
AUX TRANSPORTS
Direction des transports
Terrestres

MINISTERE D'ETAT
Délégation à l'Aménagement
du Territoire et à l'Action
Régionale

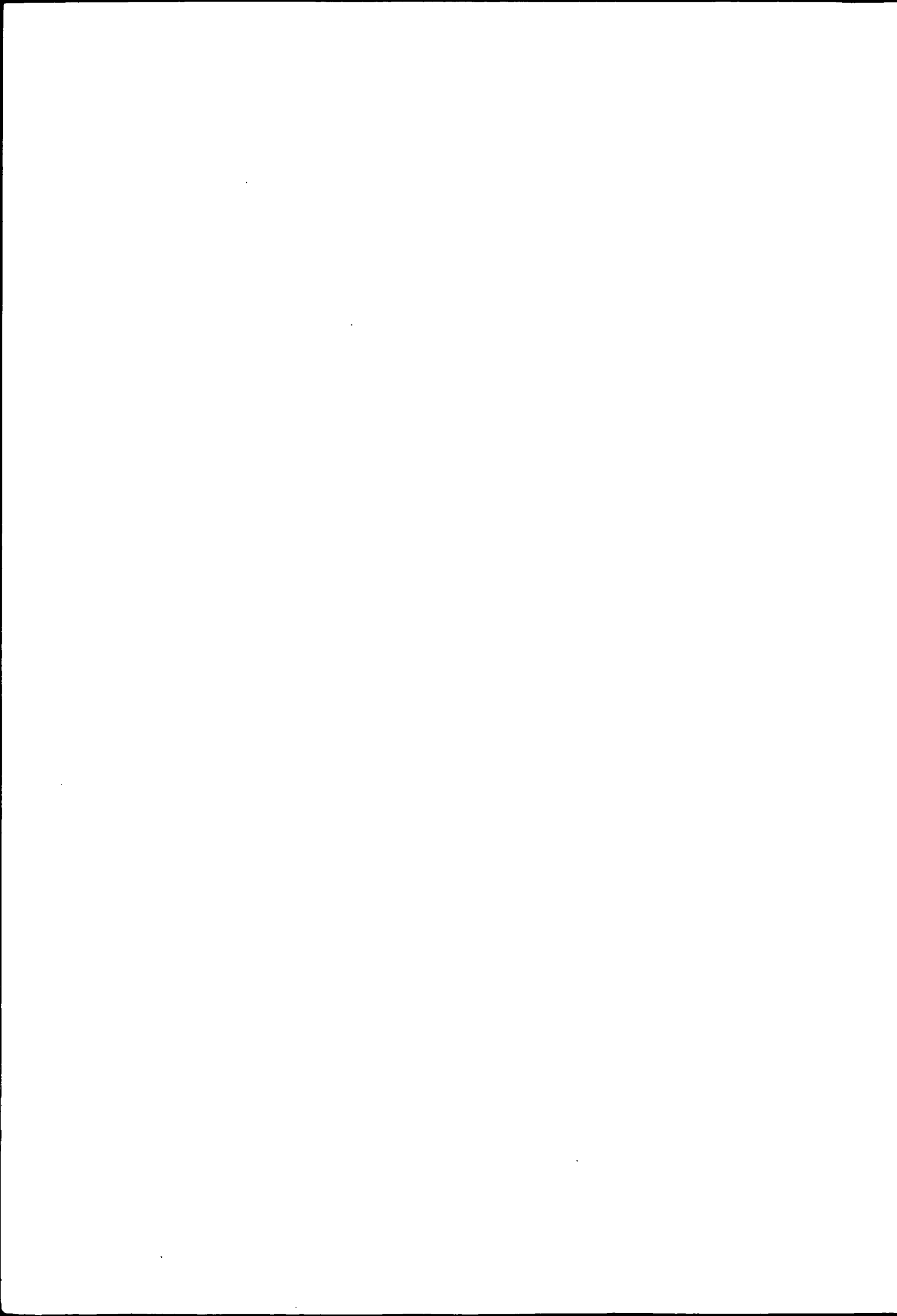
REFERENCES METHODOLOGIQUES POUR L'ELABORATION
DES SCHEMAS REGIONAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS

FASCICULE PREMIER :

Des transports collectifs
à courte et moyenne distance
au schéma régional de transport collectif



La Documentation Française



FASCICULE PREMIER :

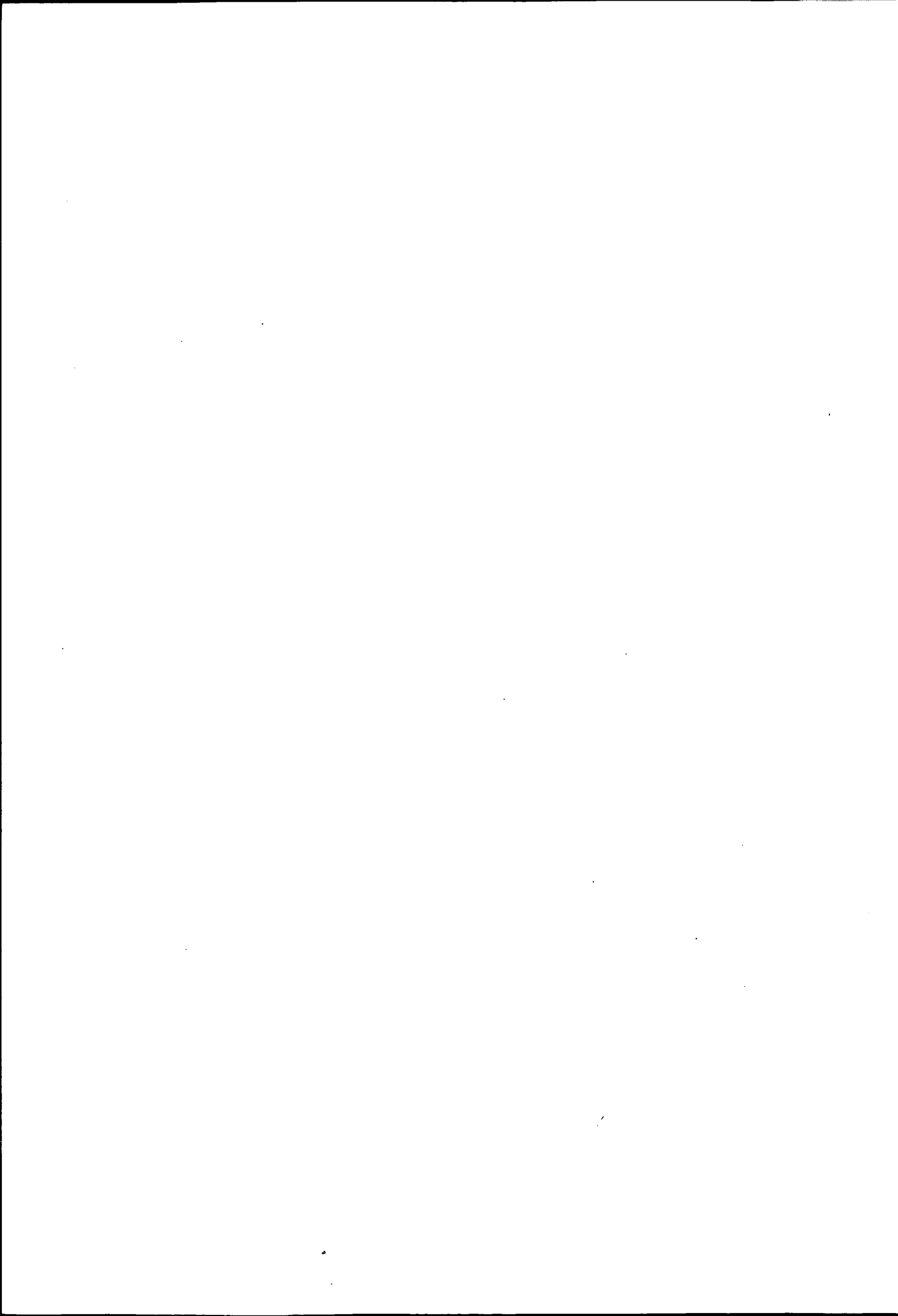
DES TRANSPORTS COLLECTIFS A COURTE ET MOYENNE DISTANCE AU SCHEMA
REGIONAL DE TRANSPORT COLLECTIF

Ce premier fascicule correspond à deux objectifs :

- situer les schémas régionaux de transport collectif dans leur contexte socio-économique et dans le cadre réglementaire,
- expliciter leur genèse ainsi que leurs principales caractéristiques.

SOMMAIRE

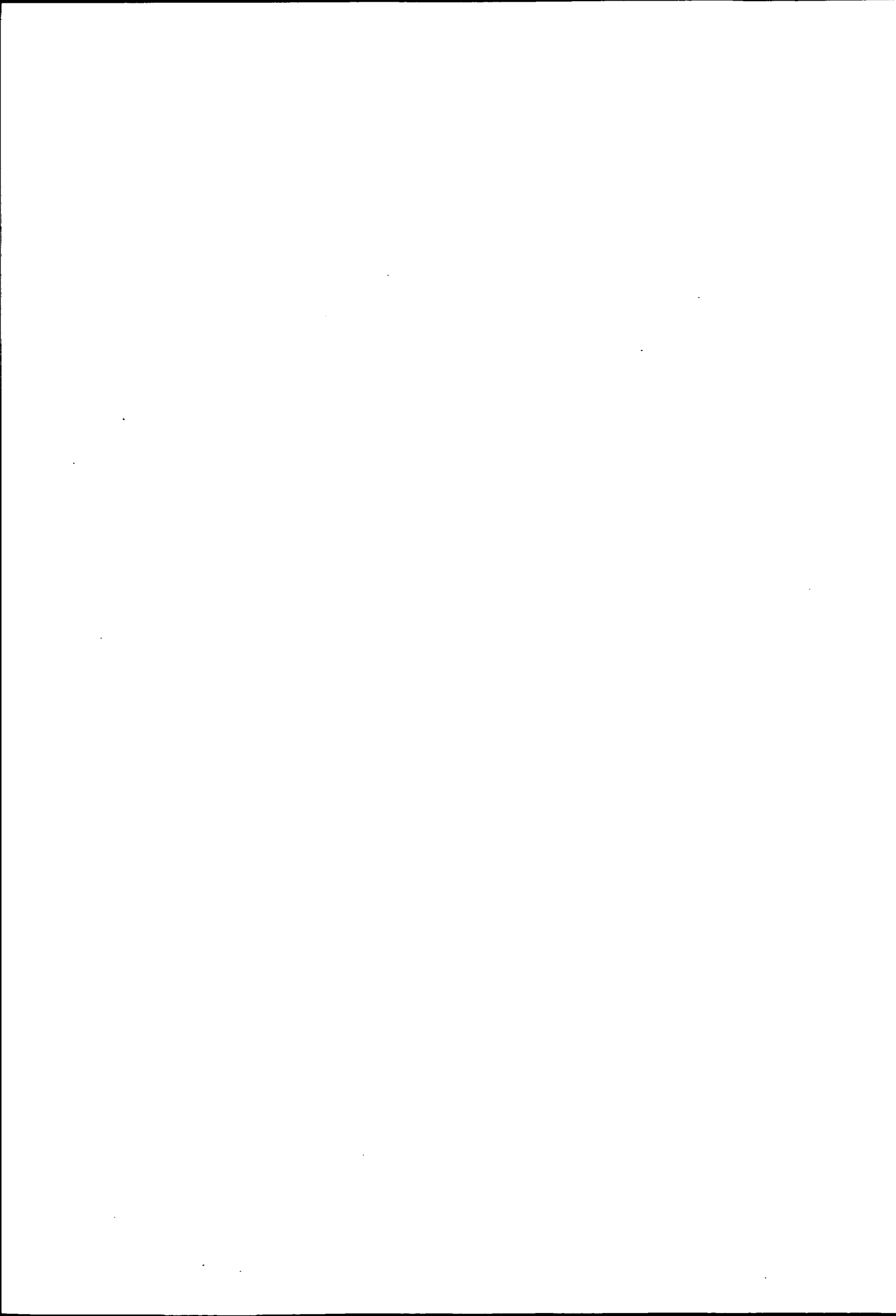
Chapitre 1 :	
Qu'appelle-t-on transports collectifs à courte et moyenne distance ?	5
1.1. Définitions	7
1.2. Chiffres et tendances	8
1.3. Premières interrogations	14
Chapitre 2 :	
Une situation bloquée ?	15
2.1. Les groupes intervenants	17
2.2. Quelques problèmes permanents	25
2.3. Quelques débats importants	26
Chapitre 3 :	
Histoire des schémas régionaux de transport collectif	29
3.1. La genèse	31
3.2. La mise en place des premières expériences d'élaboration de schéma régional de transport collectif.	32
Chapitre 4 :	
Conception générale d'un schéma régional de transport collectif	35
4.1. Un document d'orientation	36
4.2. Un document d'orientation à moyen terme	36
4.3. Un document d'orientation à moyen terme pour la région.	36
4.4. Un document d'orientation à moyen terme, fixant, pour la région, des objectifs de qualité de service pour les transports collectifs.	37
Conclusion	39
Annexe :	41
Lettre du Président du Groupe Central de coordination pour l'élaboration des schémas régionaux de transport collectif de personne.	



CHAPITRE 1

QU'APPELLE-T-ON TRANSPORTS COLLECTIFS A COURTE ET MOYENNE DISTANCE ?

Répondre à cette question devrait permettre de mieux connaître le champ dans lequel s'inscrira le schéma régional de transport collectif, et, par contrecoup de définir le domaine d'intervention spécifique du schéma régional.



1.1. DEFINITIONS

1.1.1. Les transports collectifs à courte et moyenne distance visés ici concernent :

- les liaisons entre villes d'une région,
- la desserte rurale, celle des bassins d'emploi, celle des établissements scolaires, des zones de loisirs, etc.
- les liaisons principales avec les villes des régions voisines.

Ces transports sont assurés :

- par le chemin de fer : S.N.C.F. et quelques sociétés d'intérêt local,
- par les services de cars, qui peuvent être
 - . des lignes ferroviaires transférées sur route,
 - . des lignes régulières de cars,
 - . des transports spécialisés d'écoliers,
 - . des transports spécialisés de salariés,
 - . dans certains cas liés aux loisirs notamment, des transports occasionnels,
 - . des transports de clientèle,
- par des services de taxis collectifs.

Il s'agit donc de tous les moyens de transport collectif à l'exclusion de ceux assurant :

- les grandes liaisons d'intérêt national ou international,
- la desserte urbaine à l'intérieur des périmètres urbains.

Certains des transports visés sont soumis à des dispositions réglementaires, services ferroviaires, services routiers réguliers, services routiers occasionnels, services de taxis collectifs ; d'autres tels les services de personnels et les services de clientèle ne sont soumis qu'à un régime de déclaration ; les services scolaires relèvent eux d'un ensemble de dispositions réglementaires spécifiques.

Les textes réglementaires essentiels sont rassemblés dans le fascicule 3, « Informations générales sur les transports collectifs », au chapitre premier, « textes officiels de la coordination des transports ».

1.1.2. Le schéma régional de transport collectif s'intéresse à l'organisation des transports sur certaines liaisons reconnues d'intérêt régional et éventuellement dans certains secteurs géographiques offrant un aspect exemplaire sur le plan régional. Dans l'ensemble des lignes ferroviaires et routières existantes, il y a donc lieu de sélectionner en fonction de l'armature urbaine et des projets d'aménagement, un nombre limité de liaisons à étudier en vue de proposer l'amélioration du service offert dont la responsabilité incombera aux échelons politiques et administratifs régionaux.

A) EXEMPLES DE CRITERES DE SELECTION

- liaisons entre chefs-lieux de départements ou villes ayant un niveau de service assimilé,
- liaisons s'établissant sur plus d'un département,
- liaisons disposant d'un service ferroviaire,

- liaisons avec les villes principales des régions voisines,
- secteur géographique particulièrement enclavé (sans desserte régulière...),
- secteur géographique où la desserte des transports collectifs risque d'être supprimée à court terme.

B) PRECISIONS SUR LES TERMES

a) Une liaison se qualifie par son terme arrivée et son terme départ :

ex : Orléans-Tours. Une liaison est susceptible de desserte directe bout à bout : Orléans-Tours. Dans la plupart des cas, il faudra analyser également les arrêts intermédiaires, pouvant apporter une clientèle complémentaire, sans empêcher la compétitivité avec la voiture particulière. Exemple d'arrêt intermédiaire : Blois. Dans de nombreux cas, il faudra s'interroger sur l'intérêt d'un arrêt à tous les centres desservis par ce service de transport. Exemple de tels arrêts : Amboise, Beaugency, Mer, Meung, etc.

Une liaison donc doit être étudiée par rapport au secteur qui l'entoure, mais l'amélioration des rabattements sur elle ne fait pas systématiquement partie du schéma régional de transport collectif ; leur organisation concrète peut être renvoyée à d'autres échelons de compétence, département, communes, groupement de communes, etc.

b) Un secteur géographique significatif pour la région peut être un bassin d'emploi, une zone rurale typée, une zone périurbaine... C'est le caractère exemplaire, au double sens de typique (destiné à donner des principes d'organisation applicables ailleurs, sous réserve d'adaptation) et d'unique (ou plutôt en nombre limité) qui peut les faire choisir comme un secteur ayant un intérêt pour la région.

Le champ visé par le schéma est donc une sous-partie de l'ensemble des transports collectifs à courte et moyenne distance. Ces définitions seront développées au chapitre 4 du présent fascicule.

La sélection pratiquée pour déterminer le champ couvert par un schéma régional de transport collectif doit être effectuée dans la recherche d'une cohérence des liaisons, dont le caractère structurant doit être en harmonie avec les options régionales d'aménagement.

1.2. CHIFFRES — TENDANCES

On abordera successivement les évaluations ou les résultats statistiques concernant :

- les réseaux de transport collectif,
- les parcs de véhicules,
- les trafics réalisés.

1.2.1. Les réseaux de transport collectif

Chacun sait que les autoroutes, routes et chemins couvrent la totalité du territoire

- . plus de 2 500 km d'autoroutes
- . près de 25 000 km de routes nationales
- . plus de 340 000 km de chemins départementaux
- . près de 1 100 000 km de voies communales et chemins ruraux.

Mais sait-on que la capacité de couverture de l'espace des réseaux de transport collectif est loin d'être négligeable ?

Pour ce qui est du transport ferroviaire, la S.N.C.F. dispose de 24 500 km de lignes ouvertes au trafic voyageurs dont 21 600 km de lignes comportant des dessertes omnibus (17 500 km exploités totalement en technique ferroviaire et 4 100 km partiellement par route).

A cela, il faut ajouter quelques lignes d'intérêt général concédées, Provence (151 km), Corse (232 km), ainsi que quelques voies ferrées d'intérêt local (en Bretagne, dans le Centre).

Le transport collectif routier n'est connu avec précision que dans certains cas :

En 1974 :

- 11 000 lignes de services réguliers correspondaient à 450 000 km (parcours simple).
- 24 700 circuits scolaires à 740 000 km (parcours simple)
- le réseau de car exploité par la S.N.C.F. y compris quelques lignes en banlieue parisienne, portait sur près de 11 000 km, pour 213 lignes.

A cela s'ajoutent les circuits de ramassage de personnel, les transports occasionnels.

Pour fixer les idées sur l'offre de transport par car, on peut se référer aux résultats de l'enquête par sondage sur l'utilisation en 1973 des autocars ; la distance en charge en 1973 a été estimée à partir de ces résultats à un ordre de grandeur de 750 à 850 millions de km pour les transports interurbains, scolaires, de personnel et en ajoutant les services occasionnels, à un niveau de 900 à 1 000 millions de km.

1.2.2. Les parcs de véhicules

Cette autre composante quantitative de l'offre de transport présente également des difficultés d'évaluation.

La S.N.C.F. dispose en 1974 de :

- 15 290 caisses en exploitation pour son trafic voyageurs (y compris voitures-lits, automotrices, turbotrans, autorails)
- dont 4 400 utilisées pour les services omnibus, les graphiques ci-après montrent les faiblesses de ces véhicules, qui sont surtout employés pour des transports régionaux : renouvellement insuffisant et âge élevé de nombreux autorails et voitures .

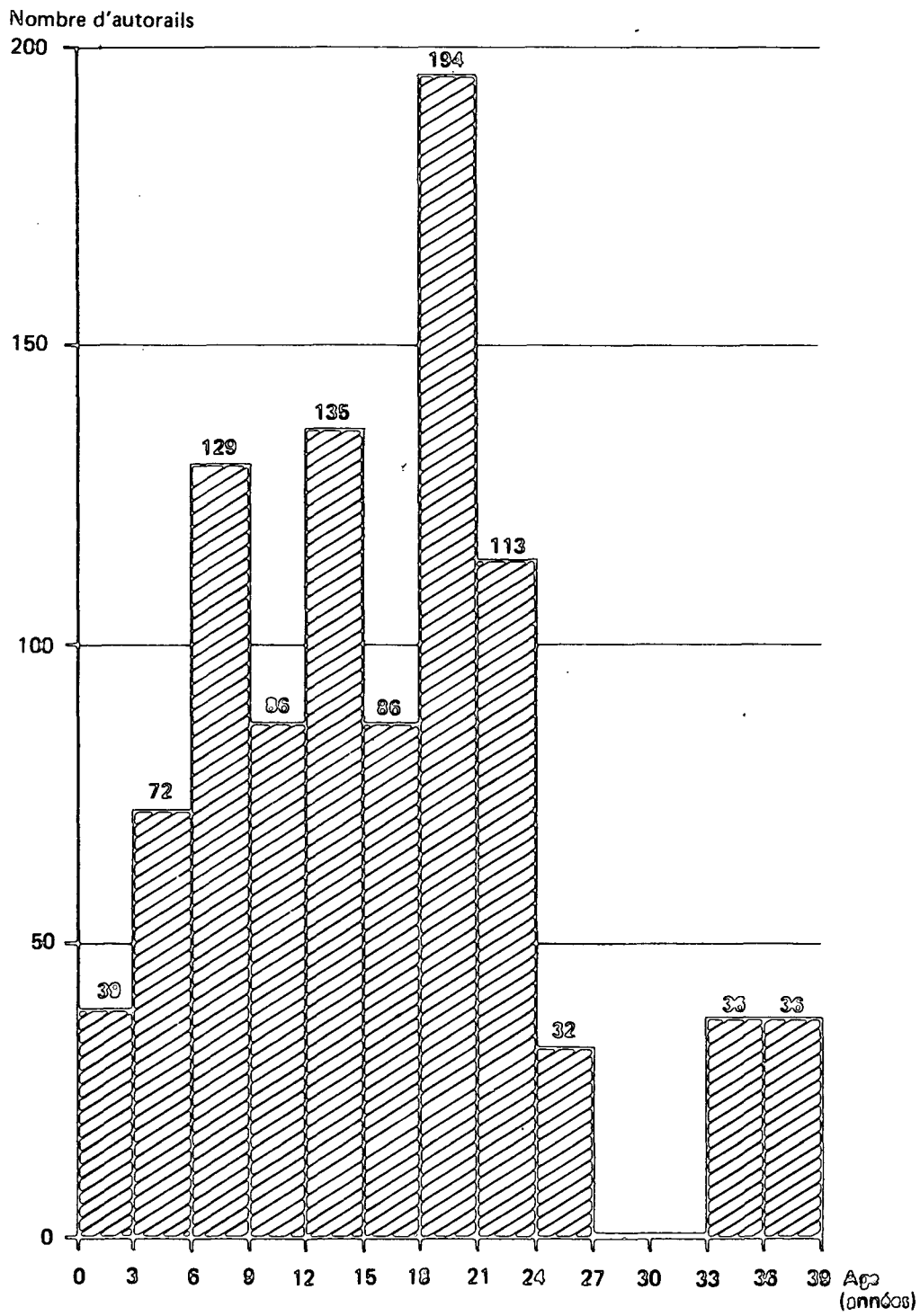
Les deux chemins de fer d'intérêt général qui existent l'un en Corse, l'autre en Provence disposent, selon leurs inventaires respectifs, d'un parc assez important, mais dans l'ensemble ancien.

	Corse	Provence
autorails	27	17
remorques	10	11

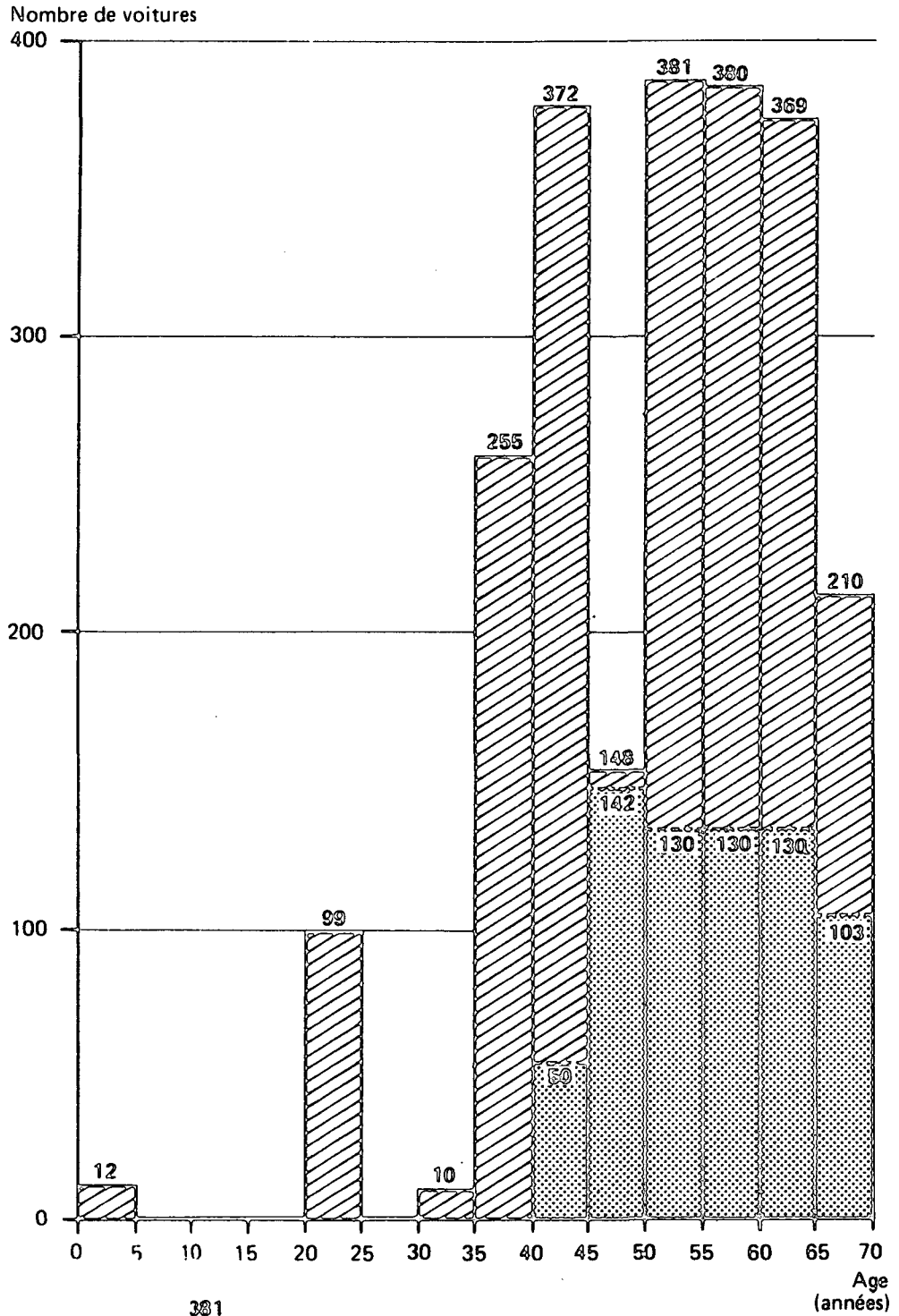
— En rapprochant diverses sources statistiques (enquêtes par sondage 1971, 1973 et enquête de structure 1972), on peut évaluer pour 1973 à :



- 31 000 le nombre d'autocars en service pour du transport public interurbain (services réguliers, spécialisés, occasionnels)
- 10 000 le parc de véhicules employés pour du transport privé.

PARC D'AUTORAILS AU 1^{er} JANVIER 1974
Répartition par tranches d'âge



PARC DE VOITURES D'OMNIBUS AU 1er JANVIER 1974
Répartition par tranches d'âge



 381
 Nombre de voitures
 130
 dont 130 voitures à essieux

1.2.3. Les trafics réalisés

A) LES DEPLACEMENTS A COURTE ET MOYENNE DISTANCE PAR TRANSPORT COLLECTIF sont difficiles à évaluer : les chiffres avancés sont exprimés suivant le cas :

- en voyageurs-km. et en voyageurs pour la S.N.C.F.
- en voyageurs transportés d'après les enquêtes sur l'utilisation du parc des autocars et autobus.

Par ailleurs, les exploitations statistiques des transports routiers publics interurbains de voyageurs ne fournissent de données que pour l'offre de transport, l'unité employée, à savoir le km. car, étant plus significative dans ce domaine que dans celui de la demande.

Deux ratios sont mal connus, surtout pour le transport collectif routier :

- le taux d'occupation moyen d'un véhicule en charge, de bout en bout ;
- la distance moyenne parcourue par un voyageur.

Aussi est-il, actuellement impossible de calculer le trafic en voyageurs. kilomètres pour le transport par car.

TRAFIC REALISE EN 1974

	voyageurs (10 ⁶)	voyageurs x km (10 ⁹)	sources
trains omnibus	150	4,50	S.N.C.F. annuaire statistique
services routiers de substitution S.N.C.F.	13,0	0,253	S.N.C.F. annuaire statistique
services routiers interurbains (réguliers) (1)	370	–	Enquête sur l'utilisation des autobus et des autocars en 1974
services routiers occasionnels (1)	73	–	d°
services routiers scolaires (1)	381	–	d°
services routiers de ramassage personnel (1)	320	–	d°

(1) Les résultats sont donnés dans l'enquête pour une semaine moyenne, aussi a-t-on réalisé une multiplication par 52 pour les services routiers interurbains et occasionnels, pour les scolaires, pour les ramassages de personnel.

a) D'après l'enquête sur l'utilisation du parc d'autobus et d'autocars, sur une semaine moyenne de 1974, les clientèles exprimées en voyageurs sont de l'ordre de

- 15,6 x 10⁶ voyageurs en milieu urbain
- 7,1 x 10⁶ voyageurs en interurbain (régulier)
- 7,3 x 10⁶ voyageurs en transport scolaire
- 6,1 x 10⁶ voyageurs en ramassage de personnel.

En excluant le transport occasionnel par car, et si les déplacements dûs aux relations domicile-travail sont répartis, à titre d'hypothèse, également entre milieu urbain (3 M) et liaisons interurbains (3 M), on constate que l'ordre de grandeur des déplacements urbains, s'il reste légèrement supérieur aux déplacements interurbains - 18,6 millions de voyageurs contre 17,4 par semaine moyenne -, n'en n'est pas significativement différent.

b) Une difficulté particulière d'évaluation du trafic ferroviaire régional provient de l'assimilation du seul trafic par service omnibus au transport régional, ce qui néglige le rôle des express et rapides dans la desserte régionale mais par contre y intègre les banlieues de province. Toutefois sans exploitation statistique permettant d'isoler sur les années récentes les trafics fer par tranches de distance, avec et sans banlieue parisienne, il n'est pas possible de fournir plus qu'une indication : le trafic à courte et moyenne distance en dessous de 150 km, représente au moins 70 % du trafic voyageurs total (en voy. km, banlieue parisienne comprise). Le trafic omnibus en voy. km équivaut en 1974 à 63 % du trafic banlieue parisienne et à 15 % du trafic intérieur rapide et express.

B) LES TENDANCES DU TRANSPORT COLLECTIF A COURTE ET MOYENNE DISTANCE - BIEN CONNUES - sont les suivantes :

- 1) Diminution de la part du trafic ferroviaire accentuée par la fermeture ou le transfert sur route de certaines lignes ferroviaires, mais depuis 1972 - 1973, la valeur absolue a tendance à augmenter.
- 2) Maintien de la part du trafic en car dont la structure évolue au profit des services spécialisés de personnel et de scolaires, ainsi que des services occasionnels et au détriment des lignes régulières.

1.3 PREMIERES INTERROGATIONS

On constate donc :

- 1) l'existence d'une capacité de transport non négligeable, et, souvent sous-estimée dans la mentalité contemporaine,
- 2) un niveau de trafic réalisé important et par rapport aux déplacements urbains et par rapport aux déplacements à grande distance.

Mais l'offre effective (c'est-à-dire exprimée en qualité de service) correspond-elle aux caractéristiques actuelles de la demande ?

On peut s'interroger sur cette adéquation au regard de :

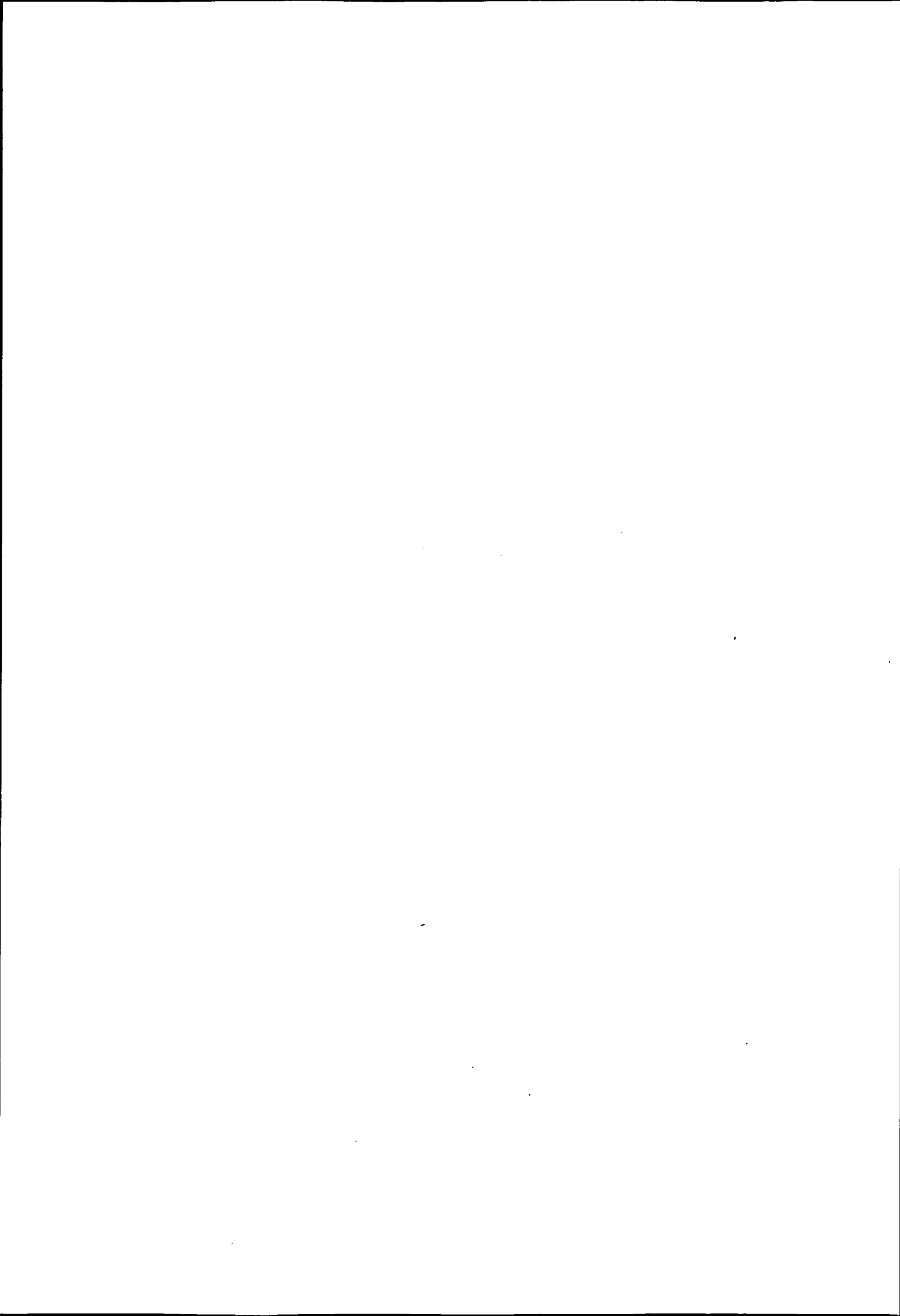
- l'évolution récente de l'offre de transport collectif (transferts sur route de lignes omnibus de chemin de fer, développement des services spécialisés de car),
- de l'accroissement de la motorisation des ménages,
- de la complexité de la réglementation de coordination, et, sur certains points de son ancienneté.

CHAPITRE 2

UNE SITUATION BLOQUEE ?

Ce titre interrogatif voudrait servir de guide à une analyse un peu approfondie des conflits, de niveaux différents, qui se découvrent à travers les données chiffrées précédentes.

Auparavant, on abordera en deux paragraphes distincts, d'une part, une présentation des différents « groupes » qui interviennent dans le secteur, et, d'autre part, l'exposé de quelques problèmes généraux dont la résolution constitue l'un des enjeux des conflits.



2.1. LES GROUPES-INTERVENANTS

Quatre groupes sont concernés :

2.1.1. L'utilisateur, principal « demandeur »

C'est le groupe le plus important numériquement, constitué, en fait, de catégories qui s'ignorent, il est souvent considéré par les autres groupes comme une « abstraction » ; les demandes émises (à travers enquêtes, pétitions ...) par ce groupe sont traduites par les « techniciens », cette traduction est délicate pour trois raisons principales :

- le décalage entre le « discours » des usagers et celui des techniciens,
- la répartition des usagers sur le territoire, dont la conséquence est que les lois statistiques ne s'appliquent qu'avec des marges d'erreur croissantes quand leur nombre diminue tandis que les investigations très fines sont nécessaires pour définir au mieux la consistance technique d'un projet de desserte,
- le choix de modes de vie diversifiés où les fonctions remplies par le déplacement et le transport ne sont pas forcément les mêmes : différents types de répartition des équipements collectifs existent selon la taille de l'agglomération, la fréquentation de tels équipements varient selon la localisation rurale ou urbaine de la résidence des usagers etc.

Ce groupe subit souvent l'état de fait, la situation des transports, sans pouvoir en saisir tous les enjeux.

A) CES USAGERS ONT DES SITUATIONS DIVERSES DU POINT DE VUE DE LA MOTORISATION : possesseur ou non d'un véhicule automobile, utilisateur régulier ou occasionnel de l'auto, etc.

a) Possession et non-possession de véhicules automobiles

Entre les années 50 et les années 75, le taux des ménages équipés de voitures a été multiplié par 3, se situant maintenant au niveau de 62 %. 38 ménages sur 100 ne possèdent pas de véhicules automobiles.

D'après les « données sociales 1974 de l'INSEE », (résultats définitifs 1972 des enquêtes sur les conditions de vie), ce chiffre moyen recouvre de fortes différences liées notamment à la catégorie socio-professionnelle, ce que le tableau suivant illustre.

**NOMBRE RELATIF DES MENAGES NON EQUIPES
D'AUTOMOBILES EN 1972**

CATEGORIE Socio-professionnelle	Nombre de ménages (millions)	Pourcentage de ménages non équipés en 1972 (%)
Cadres supérieurs - Professions libérales	0,7	13,0
Cadres moyens	1,2	14,1
Patrons de l'industrie et du commerce	1,4	20,1
Agriculteurs - Exploitants agricoles	1,4	23,5
Employés	1,1	32,3
Ouvriers	4,2	34,1
Salariés agricoles	0,3	52,2
Personnels de service	0,4	58,3
Non actifs	4,5	59,3
Autres actifs	0,3	17,7
Ensemble	15,5	38,9

source INSEE

b) Disposition individuelle d'une automobile

L'enquête de 1967 sur l'équipement des ménages en automobiles reste, malgré son ancienneté, pleine d'indications, à vérifier certes, mais d'intérêt notable ; il s'agit d'abord de la répartition de la population suivant la catégorie de ménages, motorisé ou non motorisé.

Catégories de ménages	Répartition de la population par catégorie de ménages en fonction de l'âge	
	Personnes de plus de 14 ans	Enfants de moins de 14 ans
Ménages non motorisés	41,2 %	32,5 %
Ménages disposant d'une voiture	50,6 %	60,4 %
Ménages disposant de plusieurs voitures	8,1 %	7,1 %
Ensemble	100,0 %	100,0 %

Source INSEE

Il s'agit ensuite de la *disposition individuelle d'une voiture*, étudiée longuement en fonction de divers critères de sexe, d'âge, de revenu, de catégorie socio-professionnelle, de catégorie de commune de résidence.

Il faut rappeler que le nombre moyen d'individus par ménage est selon l'INSEE de 3,03 personnes.

On ne donnera que deux résultats globaux de l'enquête de 1967 déjà citée, permettant de cerner la possibilité individuelle d'utilisation d'un véhicule dans le tableau ci-contre :

- 1°) la répartition en pourcentage de l'ensemble des personnes de plus de 18 ans,
- 2°) la répartition en pourcentage des seuls « chefs de ménage ».

DISPOSITION INDIVIDUELLE D'UNE VOITURE

Définition de la situation des individus par rapport à l'utilisation de la voiture particulière		Ensemble des personnes de plus de 18 ans	Chefs de ménage	
Impossibilité de conduire (absence de permis)	et appartient à un ménage non motorisé	35,7 %	38,9 %	
	et appartient à un ménage motorisé	22,5 %	4,6 %	
		} 58,2 %	} 43,5 %	
Possibilité restreinte de conduire	a le permis, appartient à un ménage non motorisé	6,0 %	9,8 %	
Possibilité occasionnelle de conduire	a le permis, appartient à un ménage motorisé, n'est pas le conducteur habituel de la voiture	9,5 %	2,8 %	
Possibilité courante de conduire ; est le conducteur habituel d'une voiture	conducteur exclusif (jamais d'autre conducteur)	17,5 %	30,8 %	
	est le conducteur principal, mais d'autres personnes conduisent la voiture	seulement de temps en temps	5,7 %	8,3 %
		assez fréquemment	3,1 %	4,8 %
		} 8,8 %	} 13,1 %	
		} 26,3 %	} 43,9 %	
Total		100 %	100 %	
Population concernée (en milliers)		32 750	15 500	

Source INSEE
Enquête sur l'équipement
des ménages - 1967

c) Autres renseignements

Signalons que cette enquête ne se limitait pas à l'équipement en automobile ; d'autres tableaux de cette enquête analysant selon différentes unités (revenus, CSP etc.) l'équipement en deux-roues. Deux résultats seront donnés :

1°) le taux d'équipement en deux-roues des ménages : c'est-à-dire pourcentage de ménages possédant au moins un deux-roues.

2°) le nombre moyen de deux-roues pour 100 personnes de plus de 14 ans.

Véhicules	Parc	Taux d'équipement % de ménages possédant au moins un véhicule	Nombre moyen de véhicules pour 100 personnes de plus de 14 ans
Moto	160 833	1,1	0,5
Scooter	101 667	0,7	0,3
Véломoteur	1 072 496	6,1	3,0
Cyclomoteur	4 973 313	26,4	13,8
Bicyclette	9 197 463	39,1	25,6

Source INSEE : enquête sur l'équipement des ménages 1967.

Bien-sûr depuis 1967 certaines évolutions se sont produites dans la diffusion de ces biens d'équipement. Bien-sûr aussi, ces chiffres sont des moyennes nationales où les différences liées à la commune de résidence sont gommées. Toutefois, une certaine vigilance s'impose à la lecture de ces données qui viennent accroître l'impression de complexité du phénomène de déplacement (motif, motorisation, choix modal, coût, etc.).

2.1.2. D'autres « demandeurs » de transport collectif

Un autre groupe intervient, celui des *personnalités* locales, départementales, régionales, mandataires, pour partie, des usagers. Leurs interventions en ce domaine présentent souvent une certaine ambiguïté parce que l'objectif réellement recherché peut se situer en dehors du domaine du transport tel qu'il est perçu par les usagers.

Interviennent également comme « *demandeurs de transport* » des entreprises pour leur personnel, des associations de parents pour leurs enfants scolarisés, et pour d'autres motifs, des associations de loisirs, des agences de voyages, etc.

2.1.3. Les préoccupations de l'Administration

Schématiquement, on peut les présenter sous 3 rubriques :

- une gestion financière visant au moindre coût pour la collectivité, et donc pour le budget de l'Etat,
- une application de la réglementation de coordination réprimant les effets de concurrence excessive ou au contraire de monopole mais n'empêchant pas pour autant l'évolution des modalités d'exploitation technique,
- une action visant un aménagement équilibré du territoire.

Présentées ainsi, elles peuvent constituer une relative rupture avec les préoccupations de la période précédente ; réglementations et modalités de financement devront notamment s'adapter aux développements de la régionalisation.

2.1.4. Les entreprises de transport

A) LES TRANSPORTEURS ROUTIERS forment aussi un groupe complexe, car il y a loin de l'artisan propriétaire d'un ou deux cars, qui souvent a une autre activité, au patron d'une entreprise importante intervenant dans différents départements ou au directeur d'une entreprise de transport rattachée à un groupement industriel et financier. La réglementation dont les textes de base datent de 1949, n'a pas favorisé l'évolution structurelle de cette profession qui resterait encore assez fortement orientée vers la défense des « droits acquis » tandis que la recherche de modes nouveaux d'exploitation se propage lentement à l'intérieur de la profession.

Les résultats de l'enquête sur la structure des entreprises de transport routier en 1972 sont particulièrement intéressants. En effet, cette enquête a été exhaustive pour ce qui concerne les transports de voyageurs.

a) Par quelles entreprises sont effectués les transports de voyageurs en dehors du milieu urbain ?

L'INSEE distingue plusieurs types d'activité principale (activité réalisant plus de 50 % du chiffre d'affaires total de l'entreprise) en matière de transport de voyageurs : le transport urbain, le transport interurbain, le transport associé de voyageurs et de marchandises. A ces entreprises, s'ajoutent celles qui réalisent du transport public de voyageurs à titre accessoire (c'est-à-dire correspondant à moins de 50 % du chiffre d'affaires). La notion d'entreprise utilisée ici est celle de l'INSEE.

Les entreprises qui effectuent principalement les transports hors du milieu urbain sont donc (en 1972) au nombre de 2 756, réparties comme l'indique le tableau suivant :

Activité principale	Nombre d'entreprises	Nombre d'autocars
Transports interurbains	2 417	20 224
Transports associés de voyageurs et de marchandises	339	8 174
Total « transports de voyageurs »	2 756	28 398

Source INSEE/SAEI/DST enquête de structure 1972.

b) En fait, le classement par « activité principale » doit être affiné, en distinguant toutes les activités de transport de voyageurs qui sont faites par l'entreprise, que ce soit à titre principal ou à titre secondaire. Le tableau suivant présente donc en colonne pour chaque activité principale, le nombre d'entreprises par classes d'activités.

Ainsi sur 96 entreprises effectuant principalement du transport urbain, 50 réalisent également du ramassage scolaire, 58 du transport occasionnel intérieur ...

CLASSEMENT DES ENTREPRISES PAR ACTIVITE

Activités de transport de voyageurs		Activité de transport principale	Transport urbain	Transport interurbain	Transport associé voyageurs marchandises	TOTAL
			Total 96	Total 2417	Total 339	2852
Transports collectifs	Réguliers	urbains	96	211	43	350
		interurbains	25	1 267	192	1 484
		correspondance S.N.C.F.	10	222	58	290
	Spécialisés	écoliers	50	1 963	286	2 299
		ouvriers	43	864	139	1 046
	occasionnels intérieurs		58	1 609	260	1 927
internationaux réguliers et occasionnels		20	702	121	843	
Transports individuels	Taxis (1)		4	483	78	565
	ambulances		2	168	32	202
Location	cars (2)		6	43	17	66
	voitures particulières		7	10	15	32

(1) — activités exercées à titre accessoire de l'activité de transport de voyageurs.

(2) — il s'agit, en principe, de location sans chauffeur.

Remarques : le tableau se lit de la manière suivante :

Sur les 2 417 entreprises de transport dont l'activité principale est le transport interurbain de voyageurs :

- 211 réalisent du transport régulier urbain,
- 1 267 réalisent du transport régulier interurbain,
- 1 963 réalisent du transport d'écoliers,
- etc.

On peut voir, en particulier, que le nombre d'entreprises ayant parmi leurs activités, le transport d'écoliers ou le transport occasionnel est plus élevé que celui des entreprises, qui effectuent, entre autres transports, du transport collectif régulier.

c) Le fonctionnement des entreprises de transport de voyageurs peut être appréhendé parmi les résultats de cette enquête de structure de 1972.

Les deux tableaux suivants présentent pour les deux catégories d'activité principale qui intéressent le plus les activités étudiées ici, les renseignements relatifs au parc, au personnel, aux investissements, ainsi qu'aux recettes de l'année 1972. Le premier tableau se rapporte aux entreprises de transport interurbain, le second aux activités associées de voyageurs et marchandises.

Une bonne connaissance locale de la réalité de la structure des entreprises, de leur situation financière, de la répartition de leurs activités est un élément important de l'analyse des possibilités d'actions.

Tableau I

ENTREPRISES DE TRANSPORT INTERURBAIN

	Entreprise	Personnel		Parc	Investissement		Recette : ratio	
	Nombre d'entreprises	Personnel salarié total	Chauffeurs d'autocars	Nombre d'autocars	Nombre total d'entreprises ayant investi	dont achats de véhicules	Recettes voyageurs par autocar (1 000 F) (2)	Recette voyageur au kilomètre Francs (3)
0 (4)	159	23	9	—	29	28	*	*
1	440	165	148	437	74	72	38,5	1,65
2	293	222	212	582	106	101	42,8	1,92
3 à 4	445	763	673	1 532	228	223	45,0	1,78
5 à 9	529	2 580	2 128	3 485	431	407	62,2	2,02
10 à 19	339	4 032	2 997	4 439	298	292	66,2	2,09
20 à 49	170	6 207	4 187	4 931	163	158	86,1	2,25
50 à 99	31	2 765	1 699	2 071	31	31	90,9	2,42
100 à 199	5	850	543	607	5	5	117,5 (1)	2,45
200 et plus	6	3 580	1 985	2 140	6	6	80,1	2,05
TOTAL	2 417	21 187	14 579	20 224	1 371	1 323	73,7	2,16

- . le kilométrage moyen d'un car en 1972 a été de 33 000 km
- . le nombre moyen de places assises par car était en 1972 de 41

(1) cas particulier

(2) le ratio est le rapport de la recette voyageurs brute au nombre d'autocars

(3) ce 2e ratio est le rapport de la recette voyageurs brute au kilométrage trafic autocar

(4) ce résultat brut de l'enquête correspond à des entreprises qui ne disposent pas encore de parc ou n'en disposent plus.

Source : Enquête de structure
des entreprises de transport
INSEE - SAEI 1972.

Tableau II

ENTREPRISES DE TRANSPORTS ASSOCIES DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES

	Entreprise	Personnel		Parc	Investissement		Recette : ratio	
	Nombre d'entreprises	Personnel salarié total	Chauffeurs d'autocars	Nombre d'autocars	Nombre d'entreprises ayant investi	dont achats de véhicules	Recettes voyageurs pour autocar (1 000 F) (2)	Recettes voyageurs au kilomètre Francs (3)
0 - 1 - 2	24	3	3	21	2	2	39,6	2,08
3 à 4	68	75	65	149	42	38	28,2	1,45
5 à 9	58	233	153	229	47	46	47,3	1,60
10 à 19	86	1 019	502	790	78	71	61,3	2,11
20 à 49	61	1 731	675	918	61	55	60,4	2,06
50 à 99	15	3 789	678	751	15	15	92,9	2,22
100 à 199	12	2 419	754	913	12	12	78,4	2,28
200 et plus	15	15 448	4 416	4 403 (1)	15	15	101,0	2,47
TOTAL	339	24 717	7 246	8 174	272	254	86,4	2,33

le kilométrage annuel moyen d'un car en 1972 a été 36 000 km
le nombre moyen de places assises par car était en 1972 de 44

(1) y compris trolleybus
(2) voir (2) autre tableau
(3) voir (3) autre tableau

Source : Enquête de structure
des entreprises de transport
INSEE - SAEI 1972.

B) LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS, malgré une déconcentration interne a conservé une structure de décision assez centralisée en raison notamment des nécessités d'une gestion financière intégrée, uniformisée. La S.N.C.F. a été créée en 1937, selon les termes d'une convention, qui a été modifiée à plusieurs reprises et notamment en fonction des dispositions de l'avenant de 1974 au contrat de programme constitué par les échanges de lettres des 16 et 25 juillet 1969 et 22 et 30 novembre 1971. Un autre contrat de programme doit gérer les relations entre l'Etat et la S.N.C.F. pour la période 1976 - 1978.

Ces textes définissent des objectifs, des actions et leurs modalités juridiques.

La S.N.C.F. gère avec des objectifs différents les activités de transport de voyageurs :

— les services rapides ou express pour ceux qui correspondent aux déplacements régionaux : la couverture des dépenses affectables et d'une partie des dépenses indivisibles ;

— les services omnibus de voyageurs : Le moindre coût pour la société est visé, l'Etat compensant le déficit des services dont il décide le maintien sur la base des seules dépenses affectables ; la prise en charge par l'Etat du déficit de l'ensemble des lignes de service omnibus de voyageurs devrait avoir lieu à partir de 1976.

Par ailleurs, la S.N.C.F. est autorisée à passer des conventions particulières avec les Administrations, collectivités ou organismes intéressés qui lui imposeraient des obligations de service en dehors de son intérêt commercial.

2.2. QUELQUES PROBLÈMES PERMANENTS

De natures diverses, ils marquent les débats importants qui se jouent dans le domaine des transports collectifs de voyageurs.

On peut citer en particulier :

— *le recueil de données* sur les entreprises, leurs trafics, l'utilisation du parc. Il s'est amélioré mais reste encore éloigné des besoins liés à des études approfondies tant au niveau national que régional.

— *la réglementation de coordination* est à la fois ancienne, complexe et mal utilisée : réglementation avant tout d'une profession, celle de transporteur routier, elle n'a pas favorisé l'évolution des règles d'organisation des services de transport de personnes.

— *les mentalités et modes de vie différents dans les villes et les milieux peu ou pas urbanisés* : ils sont plus ou moins bien transmis à travers les intermédiaires administratifs et politiques, voire à travers les enquêtes ; et la question reste sans réponse : que faut-il valoriser, développer ?

— *le manque de transparence des décisions et des actions administratives* ; il ne favorise pas l'expression par les populations de leurs souhaits d'amélioration de certains services, surtout dans le cas de populations plus ou moins éloignées des centres urbains qui se « développent ».

— *le phénomène de la motorisation* ; il va au-delà de l'équipement du ménage en automobile ; il est celui de la délivrance du permis de conduire, de la disponibilité du véhicule pour divers déplacements et divers motifs, du respect du code de la route..

2.3. QUELQUES DEBATS IMPORTANTS

On en présentera brièvement trois :

- le niveau des décisions d'organisation de transport,
- le financement des transports,
- l'évolution du rôle des transporteurs.

2.3.1. Le niveau des décisions d'organisation du transport

Le débat a deux sources principales :

- . l'une est en dehors du « transport », c'est le choix d'une politique de structuration de l'espace pour les activités, l'habitat etc.
- . l'autre est de nature institutionnelle, c'est celle du niveau adéquat de choix en fonction de la nature du problème posé
 - orientation politique
 - amélioration d'horaire ...

Il s'exprime dans la recherche d'un ou plusieurs échelons de décision politique et financière : Etablissement Public Région, Département, Syndicat de communes, commune.

Il s'exprime également dans les tentatives de promotion de postes « d'organisateur local » des transports.

2.3.2. Le financement des transports

C'est un problème difficile en raison, d'une part, des statuts différents des moyens ferroviaires et routiers, et, d'autre part, de la distinction trop classiquement opérée entre investissement et exploitation ; l'intervention de l'Etat est habituelle pour les transports omnibus ferroviaires, celle des collectivités locales se développe, pour l'ensemble des transports collectifs routiers et ferroviaires.

Il importe également que l'échelon politique ou administratif qui a ou aura compétence pour organiser les services dispose des moyens financiers correspondant à l'exercice de ses responsabilités, moyens limités par les règles budgétaires publiques.

2.3.3. L'évolution du rôle des transporteurs

Le fondement économique des activités des entreprises de transport routier public n'est plus ce qui a fait la base réglementaire principale de l'entreprise, à savoir la ligne régulière ; transports occasionnels, transports scolaires, transports spécialisés d'employés ont des impératifs quant à la qualité et à la capacité du matériel, sont des sources de bénéfices intéressants.

En tout état de cause, la situation économique des entreprises est jugée, d'après les rapports d'inspection, préoccupante mais non catastrophique.

La tarification des lignes régulières permet de trouver certains palliatifs à court terme du déficit ; mais les tarifs qui avaient été « gelés » à certaine époque par les exploitants subissent dans certains départements des hausses importantes.

Par ailleurs, la S.N.C.F. a notamment développé ses activités commerciales avec la réalisation des services express et rapides et de TEE. Mais le secteur de desserte à courte ou moyenne distance, ou de lignes transversales de petit trafic, n'a pas bénéficié de recherches systématiques d'amélioration de service. Les programmes de transfert sur route que l'Etat lui avait demandés n'ont pas été réalisés pour une bonne part et seuls 2 000 km de lignes ont été réorganisés.

Qu'advient-il dans l'avenir ? Les améliorations de service seront-elles poursuivies ainsi que récemment quelques collectivités locales en ont pris l'initiative. Quel sera alors le rôle des transporteurs tant routier que ferroviaire, dont le nombre des exploitations conventionnelles s'accroîtra ?

□ □ □

En conclusion, on peut avancer qu'un élément décisif de résolution de ces débats paraît être celui des moyens dont disposent ou disposeront les « autorités » amenées à effectuer les choix d'orientation et d'organisation des transports collectifs.



CHAPITRE 3

HISTOIRE DES SCHEMAS REGIONAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

0

3.1. LA GENESE

Pour trouver une solution aux problèmes rappelés ci-dessus, les projets de réforme présentés ces dernières années ont tous insisté sur la nécessité d'une déconcentration, voire d'une décentralisation de la politique des transports.

Il en a été ainsi notamment :

- du rapport de la commission chargée d'étudier les perspectives d'avenir des transports routiers de voyageurs en zone rurale (Rapport COQUAND - 1967).
- du rapport de la commission pour l'organisation d'un service de transport public de voyageurs à courte distance (Rapport ARTAUD-MACARI - 1970).
- des rapports et avis du Conseil Economique et Social sur les transports à courte distance dans le cadre de l'Aménagement du Territoire (Octobre 1972).

En outre, le Conseil Economique et Social, dans un avis du 14 Novembre 1973, a, pour sa part, estimé que le cadre du département était devenu généralement trop étroit pour définir un plan de transport voyageurs à courte distance comprenant les services ferroviaires et routiers, et éventuellement aériens. Sa conclusion était que des plans régionaux d'infrastructures de transports devraient être étudiés en tenant compte des schémas nationaux et internationaux déjà établis. Il appartenait selon lui à l'établissement public régional, non seulement d'assurer la coordination des transports, mais également de se doter d'équipements propres, ces différentes actions devant être entreprises dans le cadre d'un plan régional des transports.

A l'occasion de la mise en place des institutions régionales, le Premier Ministre a demandé (lettre du 20 Février 1974) que de nouvelles mesures soient prises pour la déconcentration des crédits d'investissements, voire même de fonctionnement, la Région ne devant assurer que des fonctions de conception et de programmation, ce qui paraît parfaitement compatible avec le rôle d'organisation des transports.

Enfin, lors du Conseil Restreint sur l'Energie du 6 Mars 1974, le Gouvernement, estimant qu'il convenait de favoriser les transports les moins dispendieux en énergie, et de modifier les comportements des usagers en les incitant à utiliser plus largement les transports collectifs, a décidé que des schémas régionaux de transports collectifs, ferroviaires et routiers, offrant un bon service pour un coût minimum à la collectivité seraient mis à l'étude.

Pour mener à bien cette politique, il semble que, tirant parti des enseignements provenant d'un certain nombre d'expérience, la démarche à suivre doive être la suivante :

- l'Etat doit définir clairement les orientations nationales qui doivent servir de cadre à l'action régionale,
- les études méthodologiques, les expérimentations nécessaires doivent être menées à bien dans quelques régions pilotes, préalablement à toute généralisation de la réforme,
- la décentralisation doit s'effectuer au profit d'organismes politiquement représentatifs et financièrement responsables,
- à chaque transfert de responsabilité doit correspondre un transfert des moyens correspondants.

3.2. LA MISE EN PLACE DES PREMIERES EXPERIENCES D'ELABORATION DE SCHEMA REGIONAL DE TRANSPORT COLLECTIF

3.2.1. La décision de Mars 1974

Le Conseil Restreint sur l'énergie du 4 mars 1974 a décidé que six régions « pilotes » devraient élaborer leur schéma régional de transport collectif : Alsace, Lorraine, Centre, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Limousin. Le principe de l'extension aux autres régions a été retenue. C'est ainsi que dès Septembre 1975, et dans le cadre du Plan « Massif Central » l'Auvergne a été désignée.

Cette décision propose un cadre nouveau aux débats décrits ci-dessus en suggérant de les aborder au cours de l'élaboration de ce document régional d'orientation.

Elle a également sanctionné positivement les initiatives qui localement avaient permis d'améliorer, parfois sensiblement, la qualité du service offert et la capacité de transport d'une desserte routière ou ferroviaire.

Prise dans un contexte où les préoccupations d'utilisation plus économique de l'énergie étaient essentielles, cette décision a donné ses « lettres de noblesse » à ces transports régionaux qui, depuis de longues années, étaient traités sous le seul angle de la réglementation du transport ; ces transports sont maintenant explicitement liés à la politique d'aménagement du territoire, au niveau régional, bien sûr, mais aussi à l'échelle nationale.

3.2.2. Des études pilotes pour élaborer des références méthodologiques

Un Groupe Central de Coordination a été chargé d'élaborer et de diffuser la méthodologie des études ; il comprend des représentants des départements ministériels concernés : Economie et Finances, Intérieur, Equipement, Transports. Le secrétariat en a été confié conjointement à la DATAR et à la D.T.T. Ses correspondants convoqués en tant que de besoin sont d'abord les représentants des régions pilotes ainsi que des représentants des transporteurs routiers et de la S.N.C.F. et le Ministère de l'Agriculture, la présidence en est assurée par Monsieur CREGOIRE, Conseiller d'Etat.

La première tâche de ce groupe a été de définir le cadre général de l'expérience des 6 régions : les dispositions ont été précisées dans une lettre adressée par M. GREGOIRE aux Prefets des six premières régions concernées (voir l'annexe jointe).

Un groupe technique a été créé à la demande du Groupe Central ; outre la D.T.T. et le DATAR, y sont représentées les 6 régions, ainsi que le S.A.E.I., la S.N.C.F., les transporteurs routiers. Ce groupe réuni environ toutes les 6 semaines, a confronté les méthodes d'études et analysé les procédures suivies. C'est ce montage qui a permis l'élaboration des éléments méthodologiques de cette brochure.

3.2.3. Extension et option des schémas régionaux de transport collectif

Quelques régions ont déjà avancé dans des études de transport de voyageurs qui s'apparentent, au moins en partie, à des études de schéma : Nord, Provence Côte-d'Azur, Franche-Comté ... Avec une dizaine d'autres, elles sont invitées à préparer dès 1976 leurs schéma régional de transport collectif, dans le cadre d'instructions inspirées de celles fournies aux régions dites pilotes. L'option majeure qui s'inscrira peu à peu, dans les faits et le droit, est celle de *la régionalisation des décisions et des financements* : progressivement, des moyens financiers pourraient être transférés aux régions et à leurs instances représentatives. Le débat de politique générale en orientera la réalisation.

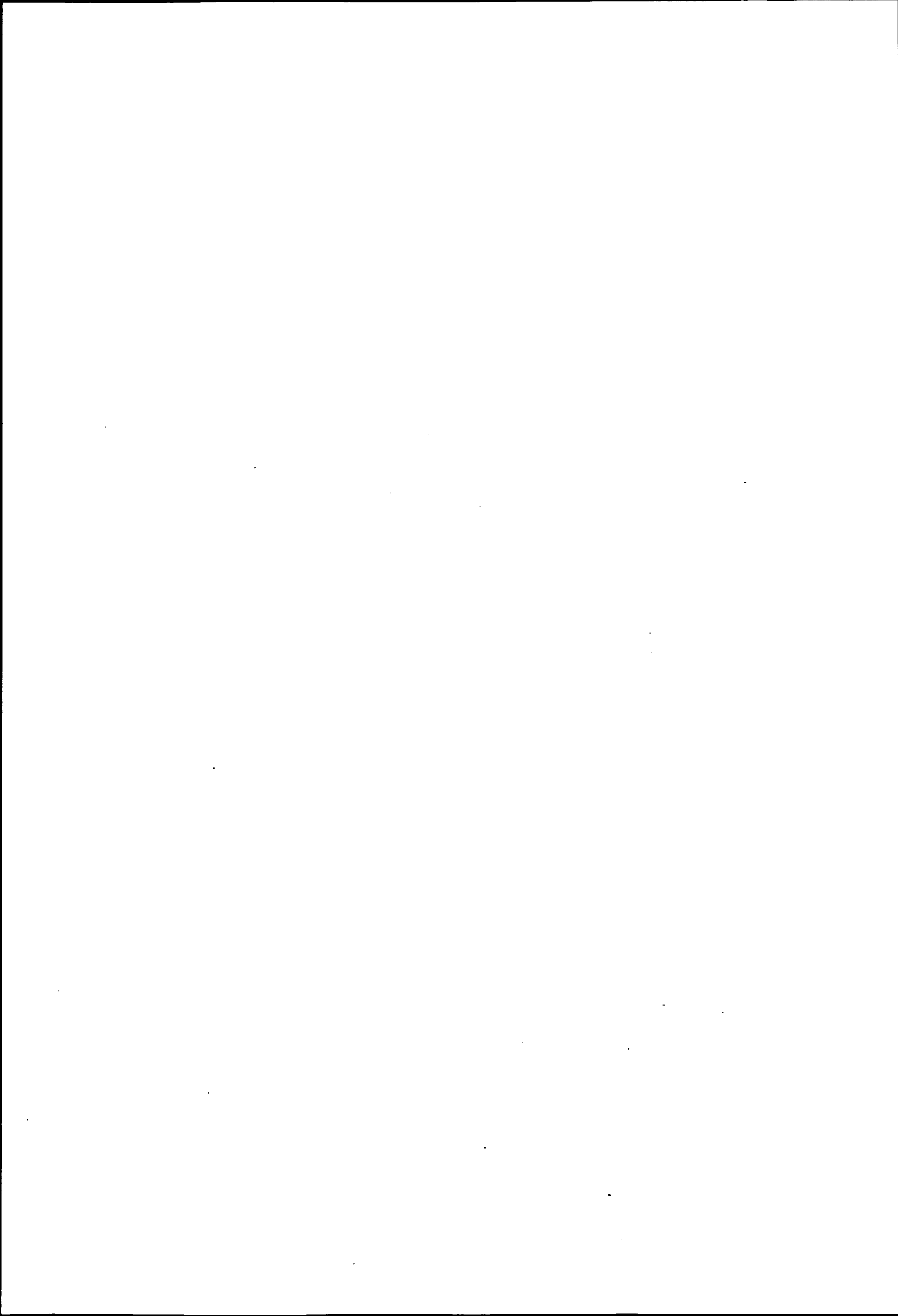
D'ores et déjà, le Premier Ministre a pris quelques options dans ce sens en décidant, le 24 Février 1976, lors d'une réunion avec les Présidents des Conseils Régionaux, d'expérimenter dans une ou plusieurs régions une décentralisation portant sur les compétences administratives et les ressources financières permettant la mise en oeuvre des schémas (cf. Préface).



CHAPITRE 4

CONCEPTION GENERALE D'UN SCHEMA REGIONAL DE TRANSPORT COLLECTIF

Le schéma régional de transport collectif est un document d'orientation à moyen terme, fixant, pour la région, des objectifs de qualité de service pour les transports collectifs d'intérêt régional.



4.1. UN DOCUMENT D'ORIENTATION .

Le schéma régional de transport collectif définit les orientations d'une politique régionale en matière de transport collectif pour remédier, d'une part, aux insuffisances du système de transport actuel et pour en assurer, d'autre part, une nouvelle promotion. Pour cela, il retient les objectifs d'amélioration pour les liaisons d'intérêt régional ; par ailleurs, il peut déterminer des options générales d'amélioration ou des projets ayant un caractère pilote, pour d'autres niveaux d'organisation du transport collectif, départemental ou local.

Le schéma régional de transport collectif n'est pas une programmation prévoyant des actions, leur échéancier et leur financement. Cependant l'étude du schéma comprend une évaluation financière destinée à déterminer par le calcul d'une enveloppe financière globale l'importance des enjeux du schéma.

Il n'est donc pas une série d'études de faisabilité des améliorations de desserte ; de telles études interviennent après approbation du schéma et sont la première étape du montage technique qui va jusqu'à la mise en œuvre.

Le schéma régional de transport collectif affirme la volonté d'une cohérence régionale qui doit s'exprimer par la définition d'un réseau de liaisons d'intérêt régional, et éventuellement, de secteurs géographiques relevant à priori d'un autre niveau d'organisation que le niveau régional mais ayant un caractère d'exemplarité justifiant une action spécifique régionale. Liaisons et secteurs seront sélectionnés par le comité directeur de l'étude.

4.2. UN DOCUMENT D'ORIENTATION A MOYEN TERME

Cela signifie que les objectifs qui seront choisis pour figurer au schéma sont définis pour une période de 5 ans environ. Ils sont donc limités.

Bien sûr, un schéma régional de transport collectif établi pour une période déterminée s'entend par rapport à une situation donnée des transports et par rapport à une politique régionale et il est logique de penser que, la période du schéma touchant à sa fin, un deuxième schéma régional devra être mis au point pour tenir compte de la nouvelle conjoncture régionale.

4.3. UN DOCUMENT D'ORIENTATION A MOYEN TERME POUR LA REGION

Il est essentiel que la région, par ses représentants, anime dès le début l'étude du schéma régional et qu'à ce titre un comité directeur constitué de Conseillers Régionaux, et, éventuellement, de membres du Comité Economique et Social, soit mis en place dès le début des études.

C'est ce comité directeur qui définit le réseau d'intérêt régional et, le cas échéant, les autres secteurs d'intérêt régional à étudier. Cette définition est essentielle pour assurer au schéma une *cohérence régionale* tenant compte des objectifs, explicites ou non, en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et social et de qualité de vie. Cette décision importante du comité directeur devra reposer sur un diagnostic plus ou moins détaillé des transports collectifs dans la région, diagnostic établi par les services d'études compétents.

4.4. UN DOCUMENT D'ORIENTATION A MOYEN TERME, FIXANT, POUR LA REGION DES OBJECTIFS DE QUALITE DE SERVICE POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

4.4.1. LE SCHEMA REGIONAL DE TRANSPORT COLLECTIF porte donc essentiellement sur le transport des personnes par train et par autocar.

Si les transports publics réguliers routiers et les services omnibus ferroviaires constituent sans doute la majorité de ces transports, il n'en reste pas moins que, transports occasionnels et transports spécialisés pour compte propre, et pour compte d'autrui, peuvent être étudiés dans le cadre du schéma, de même que des techniques nouvelles d'exploitation (transport à la demande, taxi collectif ...). Certains services express ferroviaires peuvent également être étudiés.

En outre, le schéma ne s'intéresse à la voiture particulière que dans la mesure où elle est un mode concurrent du transport collectif. Il n'est pas un schéma d'infrastructures routières et les problèmes d'infrastructures ne sont pris en compte que de façon marginale, lorsque, par exemple, l'amélioration du transport passe par l'installation sur la liaison d'une signalisation adaptée ou par la mise en site propre d'une partie de la voirie, ou implique une remise en état des infrastructures ferroviaires.

Chaque liaison d'intérêt régional sera étudiée par rapport au reste du réseau et par rapport au bassin qu'elle dessert par rabattement. Cette procédure étant la seule qui permette de tenir compte, d'une part, des objectifs régionaux en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et social et de qualité de vie, et, d'autre part, des conditions locales qui ont des effets sur la liaison considérée (rabattements, lignes concurrentes, correspondances ...)

4.4.2. Le schéma régional de transport collectif fixe des objectifs de qualité de service

Les objectifs de qualité de service peuvent être horizontaux et localisés.

Les objectifs horizontaux sont ceux qui ont une signification régionale comme, par exemple, la mise au point d'un service d'information sur les horaires des différents services d'intérêt régional, la définition d'une politique d'implantation d'abris pour les usagers des autocars, la détermination d'un minimum d'un aller-et-retour par demi-journée pour les liaisons entre villes moyennes.

Les objectifs localisés sont ceux qui sont fixés pour une desserte et son secteur géographique. Ici, les particularités locales sont déterminantes (exemple : définition des horaires, des correspondances, choix du ou des modes de transport ...)

□ □ □

Conclusion

L'étude du schéma réalisé sur cette base doit permettre de présenter le projet de schéma régional pour avis au Comité Economique et Social, et pour approbation au Conseil Régional qui aura alors à en définir les modalités de réalisation.

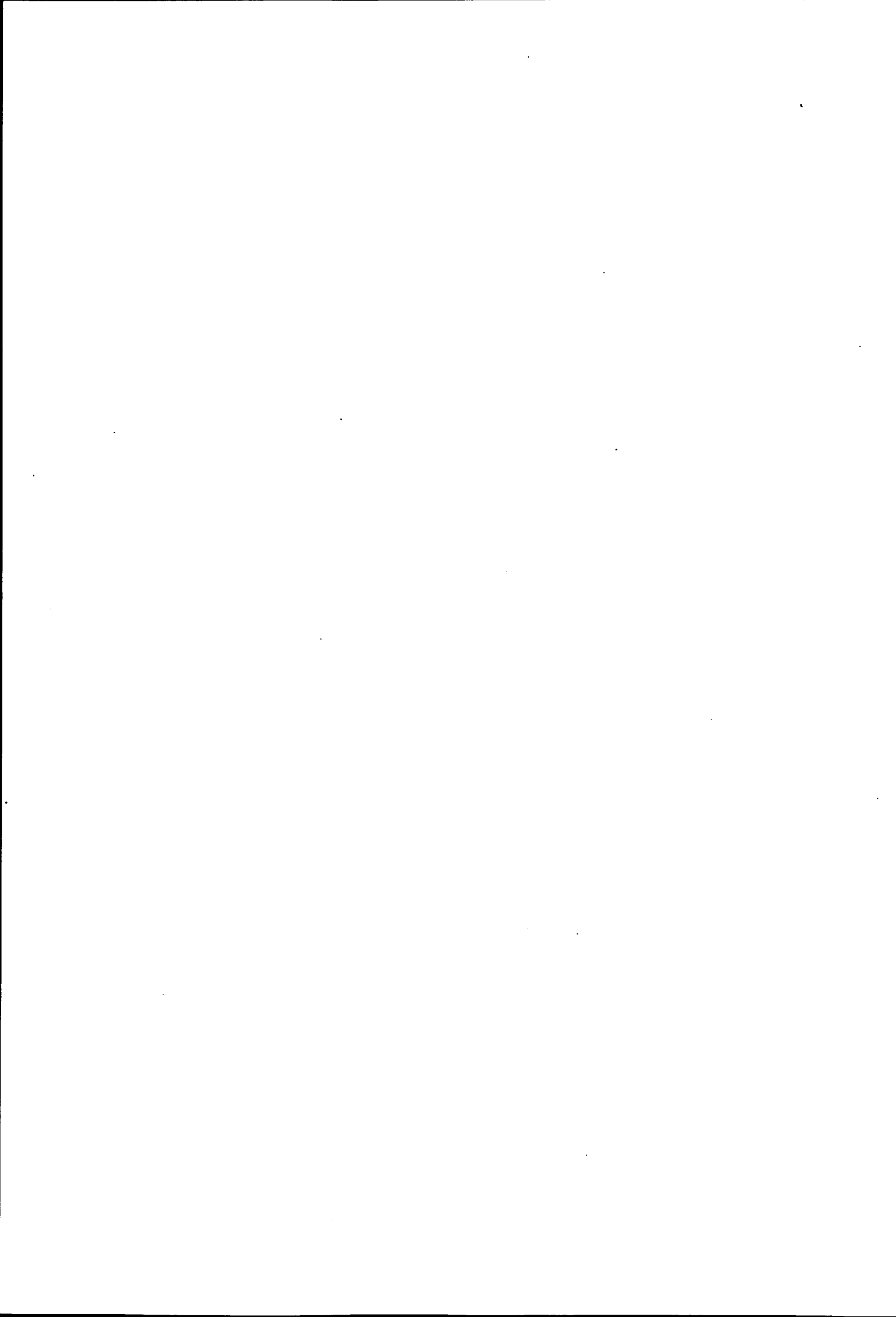
L'approbation du schéma doit être globale : en effet, pour garder au schéma sa cohérence, il est essentiel d'éviter des choix successifs de liaisons dans le réseau d'intérêt régional sélectionné et étudié.

La réalisation des études de schéma régional sous la responsabilité des instances politiques régionales est la condition essentielle de leur réussite et de la bonne adaptation des transports régionaux aux réalités locales.



ANNEXE

Lettre d'instructions adressée par M. le Président du Groupe Central de Coordination pour l'élaboration des schémas régionaux de transport collectif à Messieurs les Préfets des Régions Pilotes pour les S.R.T.C.



PARIS, le 28 Février 1975

Monsieur le Préfet,

Une décision conjointe de M. le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports et de M. le Secrétaire d'État aux Transports, en date du sept mai 1974, a instauré un Groupe Central de Coordination des Schémas Régionaux de Transport de voyageurs.

M. GUICHARD, alors Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports a bien voulu m'en confier la présidence.

Ce groupe est constitué de représentants du Ministère de l'Intérieur, du Ministère de l'Économie et des Finances, du Ministère de l'Équipement et du Secrétariat d'État aux Transports.

La décision créant le groupe central précise que celui-ci devra veiller à ce que les schémas régionaux soient entrepris en priorité dans six régions parmi lesquelles figure la vôtre.

Elle donne au groupe central une mission d'élaboration des directives concernant la réalisation des schémas, d'assistance aux régions et de coordination des différents moyens d'exécution de ces études.

Cette décision vient d'être récemment confirmée par Monsieur le Premier Ministre.

Je suis amené à vous préciser ici les conditions dans lesquelles le groupe central de coordination propose que soit élaboré le schéma régional de transport de votre région.

La réalisation des schémas correspond à un objectif général : améliorer la qualité du service fourni aux usagers par les transports collectifs ferroviaires et routiers au niveau de la région, dans le respect des objectifs globaux de développement régional, tant au plan économique que social, et avec la préoccupation de faire les meilleurs choix économiques possibles.

Il est bien évident que cette décision et ces travaux ne seront réellement efficaces que dans un cadre de travail décentralisé. Le groupe central se conçoit comme un organe de coordination et d'assistance technique des travaux régionaux, sachant qu'une grande initiative pour l'élaboration des schémas devra être laissée au niveau régional.

DESTINATAIRES :
MM. les PREFETS des régions de :
ALSACE - LORRAINE - POITOU - CHARENTES -
PAYS de la LOIRE - CENTRE - LIMOUSIN

Il vous appartient de déterminer quelles sont les structures régionales les mieux adaptées à l'animation et à la réalisation des schémas régionaux. Il n'est pas nécessaire que ces structures soient les mêmes dans chacune des régions, pas plus, bien entendu, que la méthodologie détaillée d'élaboration des schémas régionaux.

Ce n'est qu'à travers la confrontation des travaux qui auront ainsi été menés dans les six régions qu'il sera possible au groupe central de coordination de proposer un cadre général de réalisation des schémas régionaux à toutes les régions. L'association de la S.N.C.F. et des transporteurs routiers à ces travaux vous paraîtra peut-être nécessaire. Je ne vois, quant à moi, que des avantages à ce qu'elle ait lieu, sous la forme qui vous paraîtra la plus appropriée.

En ce qui concerne le financement des études, il a été assuré conjointement en 1975 par la Direction des Transports Terrestres, la DATAR et, dans certaines régions, l'Etablissement Public Régional.

Pour les études qui devraient se prolonger en 1976, je propose de rechercher une répartition égale des dépenses entre la D.T.T., la DATAR et l'Etablissement Public Régional.

Cette participation pour 1/3 de l'Etablissement Public Régional me semble souhaitable tant sur le plan financier que comme manifestation de l'intérêt de la région à l'établissement du schéma.

Compte-tenu des dépenses déjà engagées, elle ne me paraît pas devoir dépasser 300 000 à 400 000 Francs.

Le délai d'élaboration des schémas variera d'une région à l'autre, selon l'ampleur des travaux déjà réalisés.

Il me semble qu'un achèvement des travaux, incluant l'approbation des Assemblées régionales avant le 31 Juillet 1976, est réaliste.

Je vous demande, en conséquence, d'informer dès leur prochaine session, si vous ne l'avez pas déjà fait, les Assemblées régionales de l'élaboration des schémas régionaux.

Dès la mise en œuvre des travaux d'élaboration des schémas régionaux, il apparaîtra probablement à certaines régions pilotes qu'un certain nombre d'expérimentations d'amélioration et éventuellement de réorganisation des transports régionaux collectifs seront souhaitables. La Direction des Transports Terrestres ainsi que la DATAR sont favorables au principe de telles expérimentations.

Le groupe central de coordination des schémas régionaux sera tenu informé par vos soins des expérimentations projetées dans votre région. Ces expérimentations devront être justifiées par des études sectorielles et être cohérentes avec les orientations générales du schéma, telles qu'elles auront été définies à ce stade.

Plus généralement, le schéma sera établi dans le contexte réglementaire actuel. Chaque difficulté suggérant une modification de ce contexte devra m'être indiquée, afin que j'en saisisse le groupe central ou les administrations compétentes.

Le Gouvernement a, par ailleurs, décidé d'étudier l'éventualité de mesures de décentralisation des moyens administratifs et financiers permettant la mise en œuvre des schémas.

Sans préjuger des décisions qui seront prises, je vous propose de prendre comme hypothèse centrale de travail pour l'élaboration des schémas, le maintien des dépenses de l'Etat actuellement consenties pour les transports régionaux, notamment ferroviaires et la possibilité d'une autre utilisation de ces dépenses pour une meilleure promotion des transports collectifs régionaux.

Les efforts de promotion qui seraient globalement générateurs de déficits supplémentaires d'exploitation devraient dans cette hypothèse être pris en charge par les collectivités locales.

Je vous rappelle cependant que l'Etat est actuellement susceptible, pour un nombre limité d'opérations, de participer à cette prise en charge, selon un taux dégressif, pendant une courte période initiale.

Je souhaite recevoir un document, même provisoire, avant le 31 Décembre 1975, portant sur le schéma envisagé et les projets d'expérimentation de votre région.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma haute considération.

Le Conseiller d'Etat,
Président du Groupe
Central de Coordination

Roger GREGOIRE

