

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

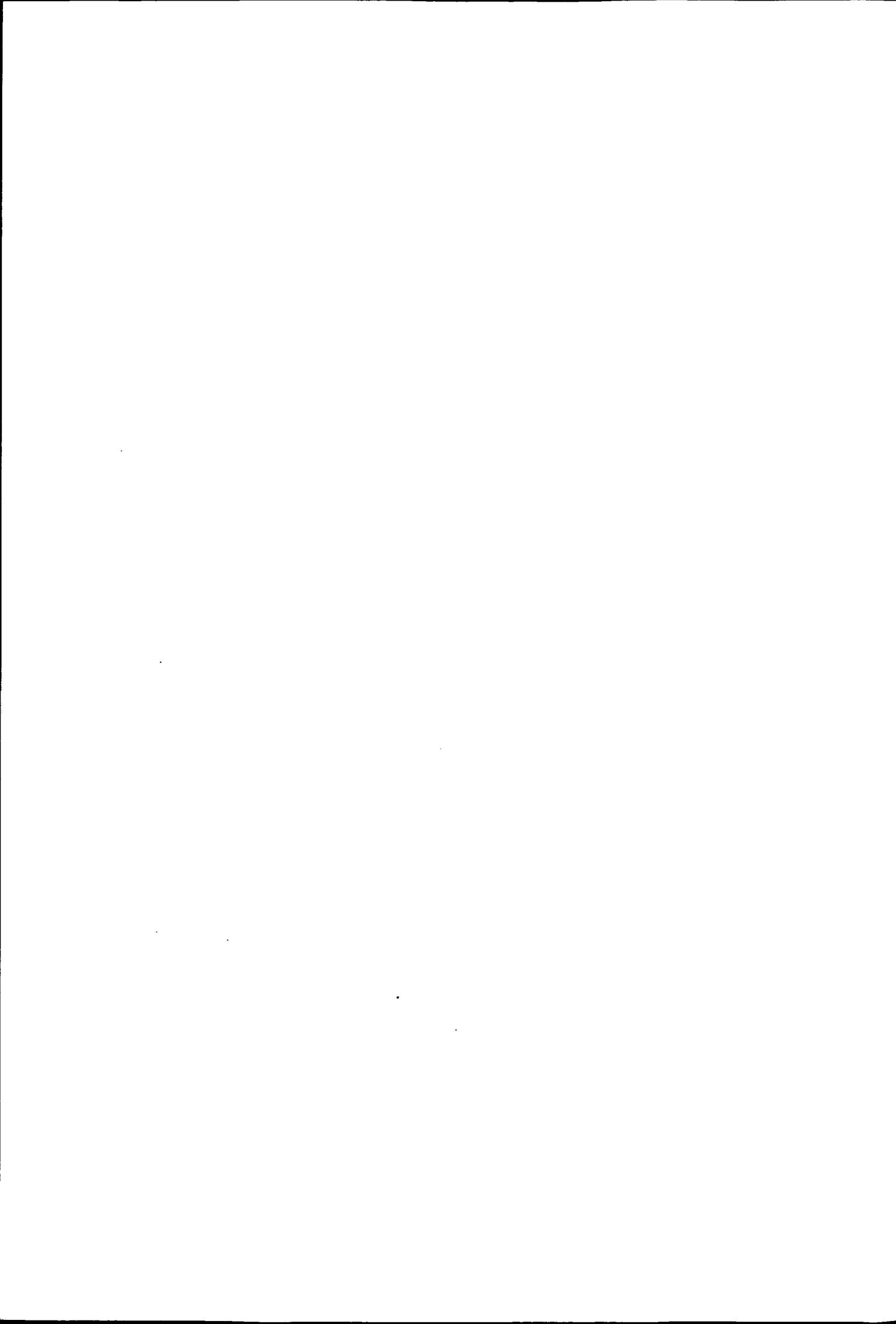
FASCICULE TROISIÈME :

Informations générales
sur les transports collectifs

4

Ministère des Économiques
Direction des Économiques
N° 4460

La Documentation Française



FASCICULE TROISIEME

INFORMATIONS GENERALES SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

On trouvera dans les trois chapitres de ce fascicule des informations ou des réflexions sur plusieurs éléments du transport collectif de personnes hors milieu urbain.

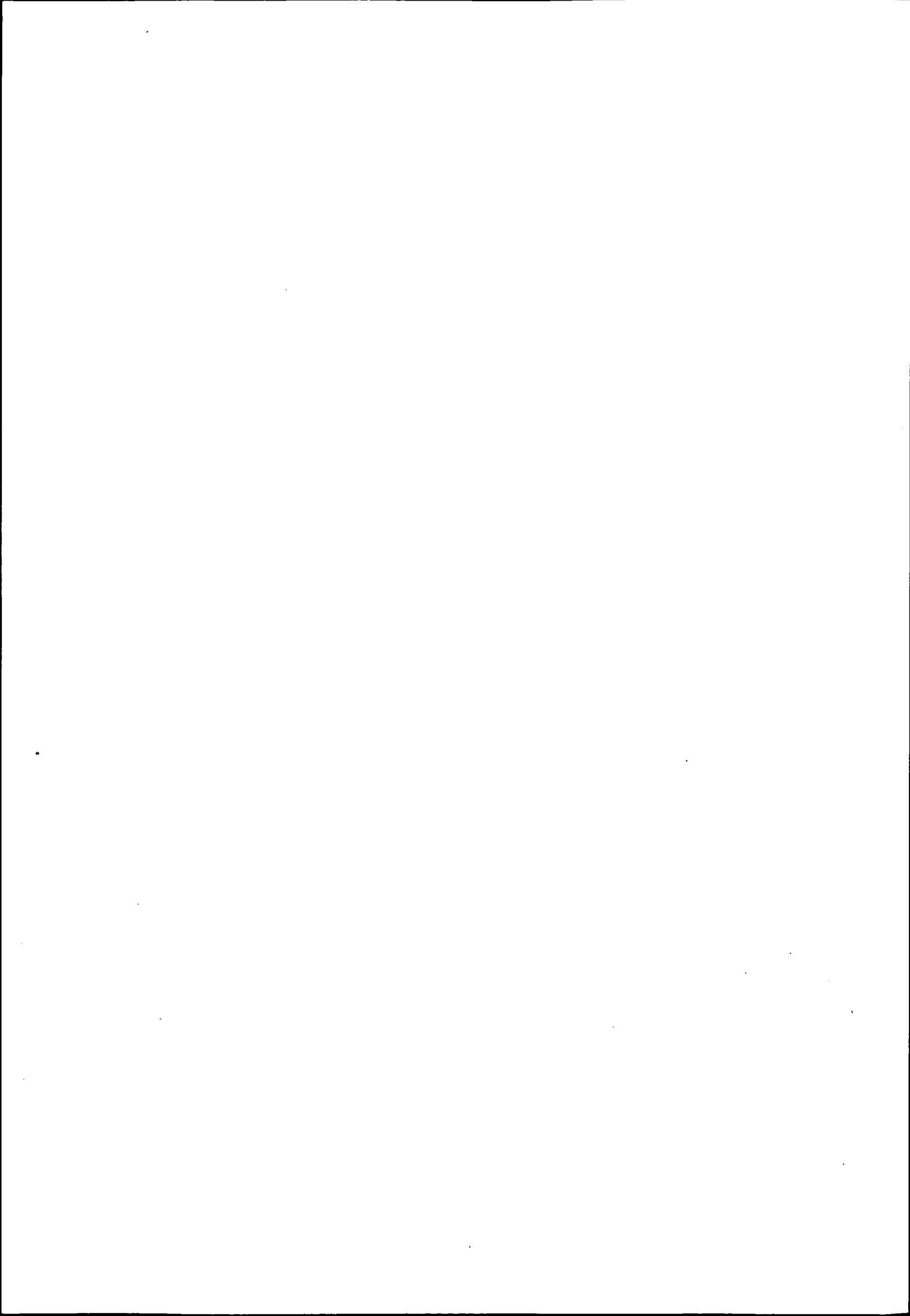
Dans le premier chapitre sont rassemblés divers textes ou extraits de textes réglementaires relatifs à la coordination des transports.

Dans le deuxième chapitre, les coûts du transport collectif ferroviaire et routier sont présentés et commentés.

Dans le troisième chapitre, enfin, quelques problèmes de transport sont appréhendés : ainsi les transports collectifs en zone rurale, la recherche d'autres modes d'exploitation des transports collectifs, l'amélioration de la pénétration en ville des transports collectifs interurbains, et, les transports spécialisés de personnel et de scolaires. Rappelons que ces problèmes de transport ne sont pas le domaine du schéma. Mais à l'occasion des études de schéma, ils peuvent être traités soit dans le souci de déterminer des options régionales de meilleure organisation soit de manière ponctuelle dans le cadre d'une ou plusieurs études de secteurs exemplaires.

SOMMAIRE

	pages
Chapitre 1 :	
Les textes officiels de la réglementation de coordination des transports	5
1.1. Décret du 14 Novembre 1949 modifié (Extraits)	7
1.2. Les transports spécialisés	20
1.3. La convention du 31 Août 1937 modifiée : les relations entre l'Etat et la S.N.C.F. (Extraits de la Convention)	43
Chapitre 2 :	
Les coûts du transport ferroviaire et routier	53
2.1. Les coûts ferroviaires	55
2.2. Les coûts routiers	58
Chapitre 3 :	
Quelques problèmes de transport	61
3.1. Le transport collectif en zone rurale	63
3.2. Recherche d'autres modes d'exploitation du transport collectif	65
3.3. Pénétration en ville des transports collectifs routiers interurbains	68
3.4. Les transports spécialisés de personnel et de scolaires.	69

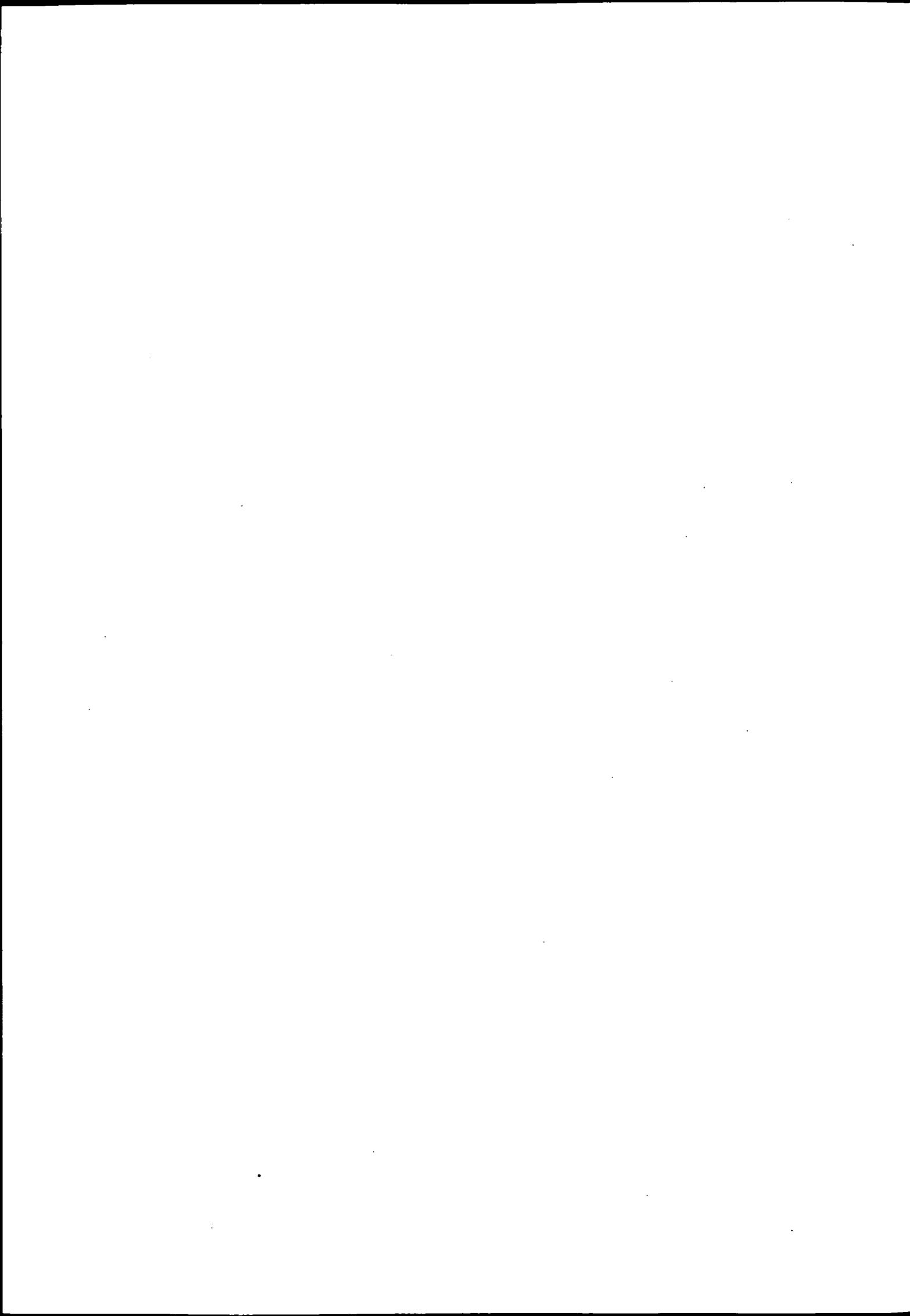


CHAPITRE 1

LES TEXTES OFFICIELS DE LA REGLEMENTATION DE COORDINATION DES TRANSPORTS

On trouvera ici des informations, à l'état brut, concernant la réglementation des transports publics routiers et les transports ferroviaires.

D'intéressants articles de commentaires sont parus dans la Revue Administrative, qui a consacré un numéro spécial à la Politique des Transports.



1.1. LE DECRET DU 14 NOVEMBRE 1949 (modifié)

Les extraits choisis ne concernent que les transports de voyageurs. Les dernières modifications apportées datent du 21 Décembre 1973 et concernent principalement les transports spécialisés.

Ce décret pose les règles générales de la coordination et de l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

DECRET N° 49-1473 du 24 NOVEMBRE 1949 MODIFIE (1)

Le président du Conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'intérieur,

Vu l'article 7 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier ;

Vu les propositions du Conseil supérieur des transports ;

Le Conseil d'Etat entendu ;

Le Conseil des ministres entendu.

Décète :

Art. 1er — La coordination des transports par fer et par route sera réalisée conformément aux règles posées par le présent décret.

TITRE I : TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Chapitre 1er : Dispositions générales

Art. 2 — Ne sont pas soumis aux dispositions du présent décret,

1°) Les transports exécutés à titre gracieux avec les voitures particulières dites de tourisme et avec les véhicules de transport de marchandises, dans les cabines de conduite de ces véhicules,

2°) Les transports exécutés avec les taxis ordinaires, les voitures de louage, y compris les voitures de grande remise, les ambulances et les voitures de pompes funèbres lorsque ces véhicules sont utilisés conformément à leur destination normale.

3°) Les transports exécutés par un service public, ou par un établissement agricole, industriel ou commercial, pour ses besoins normaux de fonctionnement, à condition que les véhicules utilisés ne transportent que des personnes attachées au service ou à l'établissement,

Accessoirement, les véhicules visés à l'alinéa précédent peuvent transporter les enfants des membres du personnel du service ou de l'établissement se rendant à l'école ou aux colonies de vacances et les familles de ces membres se rendant au marché.

4°) Les transports exécutés avec des véhicules leur appartenant,

a) Par un établissement d'enseignement, à condition que ces transports soient exclusivement réservés aux élèves et au personnel de l'établissement et qu'ils soient en relation directe avec l'enseignement,

b) Par une association régulièrement déclarée, à condition que ces transports soient exclusivement réservés aux membres de l'association, qu'ils soient en relation directe avec le but de l'association et que ce but ne soit pas le tourisme ou le transport.

5°)

a) Les transports des personnels attachés à des établissements agricoles, industriels ou commerciaux géographiquement groupés, à condition qu'ils soient organisés par un mandataire commun et exécutés par un ou plusieurs transporteurs qui, dans le département ou les départements limitrophes, assurent un service urbain ou disposent d'une inscription au plan de transport ;

b) Les transports organisés gratuitement par des établissements ouverts au public pour la desserte de leur clientèle, sous réserve, lorsqu'ils ne sont pas exécutés par ces établissements eux-mêmes qu'ils soient confiés à un ou plusieurs transporteurs qui, dans le département ou les départements limitrophes, assurent un service urbain ou disposent d'une inscription au plan de transport.

La création de ces deux catégories de transports ou leur modification devront faire l'objet d'une déclaration dont les modalités seront fixées par arrêté du ministre des transports.

Pour les transports visés au a ci-dessus, le préfet disposera d'un délai d'un mois à compter de la réception de la déclaration pour faire opposition à la création ou à la modification des services en cas d'inexactitude ou de caractère incomplet de la déclaration (2).

Art. 3 — Les services de transports de voyageurs non visés à l'article 2 ci-dessus sont soumis aux dispositions du présent décret et classés ainsi qu'il suit :

1°) Les services ferroviaires, quel que soit leur régime administratif,

2°) Les services routiers réguliers et les services routiers occasionnels,

a) Les services routiers réguliers sont ceux qui assurent quelle que soit leur fréquence, la desserte d'une relation suivant un itinéraire à des dates et selon des horaires publiés à l'avance et qui prennent et laissent des voyageurs en des points désignés de leur itinéraire. Certains services réguliers peuvent être réservés à des catégories particulières d'usagers, notamment les transports de passagers de compagnies aériennes entre les aérodromes et les villes qu'ils desservent, les transports d'écoliers et d'ouvriers.

b) Les services occasionnels comprennent :

Les services offerts à la place qui ramènent, sauf dispositions particulières du plan de transport, les voyageurs à leur point de départ ;

Les services collectifs comportant la mise d'un véhicule à la disposition exclusive d'une personne ou d'un groupe ou de plusieurs groupes d'au moins dix personnes préalablement constitués ; toutefois, si cette personne, ce ou ces groupes offrent des places au public, le service est assimilé à un service à la place (2).

c) Les services de taxis collectifs, exécutés à l'aide de véhicules comportant au plus six places en sus du siège du conducteur, et offerts à la place sont considérés comme services routiers et classés soit comme services réguliers, soit comme services occasionnels suivant le caractère de leur exploitation,

3°) Les services urbains organisés en régie ou par contrats administratifs conclus entre les collectivités locales et les entreprises de transports, à l'intérieur des périmètres des transports urbains définis à l'article 4 (4°) (2).

Chapitre II : Plans de transport départementaux

Art. 4 — (2) Il est établi pour chaque département un plan de transports publics de voyageurs comprenant quatre sections :

a) Le plan des services ferroviaires ;

- b) Le plan des services routiers réguliers ;
- c) Le plan des services routiers occasionnels ;
- d) La liste des périmètres des transports urbains.

1°) Le plan des services ferroviaires est arrêté par le Ministre des transports compte tenu des dispositions de l'article 15 ci-dessous et de celles des conventions et cahiers des charges des concessions.

2°) Le plan des services réguliers comprend tous ces services quels qu'en soient les exploitants. Il indique les relations à desservir et la fréquence à observer de manière à assurer la desserte des populations dans les conditions les meilleures pour l'économie générale, en tenant compte des services ferroviaires figurant au plan. Il désigne les titulaires des services conformément aux règles posées aux articles 5 et 6 ci-dessous. Ce plan réserve le trafic urbain aux services urbains définis au 3° de l'article 3 ci-dessus.

Le plan des services routiers réguliers est préparé par le comité technique départemental des transports institué à l'article 44 ci-dessous. Lorsqu'une relation intéresse plusieurs départements, elle fait l'objet, avant son inscription au plan, d'une étude par une commission mixte constituée par les comités techniques départementaux intéressés. Le plan ainsi préparé est soumis au conseil général puis transmis au ministre des transports qui, après consultation du conseil supérieur des transports, l'harmonise s'il y a lieu avec les plans des départements voisins et l'approuve par arrêté.

Les modifications au plan sont faites suivant la même procédure. Toutefois, lorsque le comité technique départemental des transports a émis à la majorité un avis favorable, le préfet peut autoriser provisoirement, avant la décision du ministre, la modification ou la création d'un service.

Des décrets peuvent fixer des règles différentes de celles qui figurent aux alinéas précédents pour ceux des services routiers réguliers qui sont réservés à des catégories particulières d'usagers.

Les services omnibus de voyageurs transférés sur route dans les conditions prévues à l'article 15 ci-dessous sont inscrits d'office au plan. Il en est de même des modifications qui leur sont apportées.

3°) Le plan des services routiers occasionnels est approuvé par le préfet après avis du comité technique départemental des transports. Il énumère les entreprises autorisées de façon permanente à exécuter des services et indique pour chacune d'elles les conditions qu'elles doivent observer, en particulier les zones de prise en charge, compte tenu des dispositions de l'alinéa suivant. Il précise notamment s'il s'agit de services offerts à la place ou de services collectifs, ainsi que le nombre de véhicules pouvant être mis en service simultanément.

La zone de prise en charge des voyageurs est constituée par le département et les départements limitrophes. Cependant des arrêtés du ministre des transports pourront délimiter des zones de prises en charge plus restreintes.

La zone de desserte s'étend à l'ensemble du territoire métropolitain.

Les modifications au plan sont approuvées dans les mêmes conditions.

Toutefois les services de grand tourisme, exécutés par des entreprises de transports munies d'une licence d'agence de voyage ou licence B réservée aux transporteurs délivrés par le commissariat général au tourisme, et répondant aux caractéristiques qui seront définies par arrêté conjoint du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, et du ministre des transports, sont soumis à simple déclaration adressée au préfet, et mentionnés en annexe au plan (2).

4°) Le périmètre des transports urbains englobe :

- a) Soit le territoire d'une commune ;
- b) Soit le ressort territorial d'un établissement public intercommunal ayant reçu mission d'organiser les transports en commun ;
- c) Soit le territoire de plusieurs communes ayant décidé d'organiser en commun un service de transports collectifs.

Lorsqu'il s'agit d'une commune ou d'un établissement public intercommunal ayant reçu mission d'organiser les transports en commun, les limites du périmètre des transports urbains sont de droit celles de la commune ou de l'établissement public. Dans ce cas, le préfet, sur demande du maire ou du président de l'établissement public, habilités à cet effet, homologue la création de ce périmètre et consulte le comité technique départemental des transports sur les conditions de l'organisation des transports collectifs à l'intérieur du périmètre et sur l'harmonisation des services urbains et interurbains à l'intérieur du périmètre.

Dans ce cas visé au c ci-dessus, la création et les délimitations du périmètre des transports urbains sont fixées par le préfet sur demande des maires de l'ensemble des communes concernées et après avis du comité technique départemental des transports ; si le périmètre des transports urbains intéresse plusieurs départements, la décision est prise par arrêté conjoint des préfets de ces départements sur demande des maires de l'ensemble des communes concernées, habilités à cet effet, et après avis d'une commission mixte constituée par les comités techniques départementaux des transports intéressés ; lorsqu'il y a désaccord sur la délimitation du périmètre entre les maires des communes concernées, la décision est prise par le ministre chargé des transports après consultation du ministre de l'intérieur.

En cas de création de nouveaux périmètres ou d'extension des périmètres existants, l'organisateur des transports urbains consulte en priorité les exploitants des services interurbains partiellement ou totalement inclus dans ces nouvelles limites lorsqu'il y a lieu de modifier les conditions d'exploitation des relations qu'ils assurent à l'intérieur du nouveau périmètre ou des extensions du périmètre ancien .

A défaut d'accord entre l'organisateur et les exploitants le trafic local peut être interdit à tous les services routiers autres que les services urbains. Cette interdiction ne peut intervenir qu'après consultation du comité technique départemental des transports, la décision pouvant toutefois être prise si le comité n'a pas présenté d'observation dans le délai de deux mois à compter du jour où il a été saisi.

L'interdiction est prononcée par l'autorité compétente. Elle peut être mise en application, sauf opposition du préfet dans un délai de trente jours suivant sa notification à la sous-préfecture et à la préfecture, compte-tenu des dispositions de l'article 10 ci-après.

L'interdiction de trafic local est l'interdiction faite à un service routier de prendre et de laisser un même voyageur à l'intérieur du périmètre des transports urbains (2).

5°) Le comité technique départemental tient à jour les diverses sections du plan de transports publics de voyageurs du département après intervention des décisions prises en vertu du présent décret.

Art. 5 — Pour les services routiers maintenus au plan de transports, sont inscrites de droit comme titulaires de ces services :

- Les entreprises qui étaient désignées dans les plans de transport mis en application avant le 1er septembre 1939 ou qui auraient présenté, à l'occasion de ces plans, des réclamations reconnues justifiées.
- Les entreprises qui, à défaut de tels plans, assuraient avant le 1er septembre 1939 des services dans le cadre de la réglementation en vigueur.

— Les entreprises exploitant des services à la date de publication du présent décret en vertu d'une autorisation délivrée depuis le 1er septembre 1939.

— Les exploitants de chemin de fer qui exécutent ou font exécuter des transports routiers en substitution des services ferroviaires, ainsi que les entreprises qui exploitent des services routiers créés en remplacement de services ferroviaires ou routiers que le chemin de fer a cessé d'assurer.

Si les entreprises visées ci-dessus ont, avant établissement du plan cédé tout ou partie de leur fonds de commerce, l'inscription du service cédé est faite au nom du cessionnaire.

Les entreprises qui ont été déchues de leur droit d'exploitation par une décision prise avant la publication du présent décret, ainsi que celles qui n'auraient pas obtenu les dérogations nécessaires aux règles concernant la nationalité des transporteurs publics routiers, sont IPSO FACTO privées du droit d'inscription prévu au présent article.

Les collectivités territoriales sont inscrites de droit dans les mêmes conditions, pour les services qui doivent être inscrits à leur nom et rentrent dans les catégories qui précèdent.

Les services routiers exploités en vertu d'un contrat de concession ou d'affermage sont inscrits au nom de la collectivité territoriale ayant conclu ce contrat. Toutefois dans le cas où l'entreprise concessionnaire ou fermière accepte d'exploiter ces services routiers sans subvention à ses risques et périls et d'assurer la fourniture du matériel roulant, la collectivité dont il s'agit peut consentir à ce que l'inscription au plan de transport soit faite au nom de ladite entreprise.

Les services routiers subventionnés créés sur l'initiative d'une collectivité territoriale et pour lesquels la subvention est indispensable eu égard aux sujétions que comporte l'exploitation sont inscrits au nom de la collectivité intéressée, et également pendant la durée du contrat de l'entreprise exploitante, à tout moment et en particulier à l'expiration d'un contrat de subvention si l'entreprise accepte d'exploiter sans subvention le service tel qu'il est prévu au contrat antérieur elle est désormais seule inscrite au plan.

Tous les services routiers non subventionnés sont inscrits au seul nom de l'entreprise exploitante. Celle-ci conserve le bénéfice de l'inscription lorsque la subvention qui lui est allouée par une ou plusieurs collectivités n'est que la contrepartie d'aménagements secondaires des services exploités, faits à la demande des collectivités et acceptés par l'entreprise. Les services exploités provisoirement par d'autres entreprises que celles qui sont les titulaires réelles de l'inscription sont ou restent inscrits au nom de ces dernières.

Art. 6 — Après l'inscription des entreprises visées à l'article 5, les autres services routiers sont attribués dans des conditions fixées par arrêté du ministre des travaux publics et des transports.

Sont fixées par arrêté conjoint du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'intérieur les conditions de transmission des inscriptions faite au nom de collectivités territoriales lorsque le contrat de concession ou d'affermage a pris fin, et que la collectivité n'entend ni concéder ni affermer à nouveau le service, ni l'exploiter en régie. A conditions égales, un droit de préférence sera réservé à l'ancien concessionnaire ou fermier.

Chapitre III : Conditions d'exécution des services publics routiers de transports de voyageurs.

Art. 7 — A l'exception des services internationaux visés à l'article 20 du présent décret et des services bénéficiant des dérogations prévues à l'article 4, les services de transports de voyageurs tels qu'ils sont définis à l'article 3 ne peuvent être

exploités s'ils ne sont inscrits au plan de transport départemental.

Cette inscription donne lieu à la délivrance d'un certificat d'inscription.

Sa validité cesse :

- a) Par renonciation de l'entreprise,
- b) Par suppression du service au plan de transports,
- c) Par l'expiration de la durée d'inscription fixée éventuellement par la loi,
- d) Par retrait en cas de déchéance.

Les conditions de transmission du certificat d'inscription en cas de cession totale ou partielle de l'entreprise sont fixées par arrêté ministériel.

Est annulée de plein droit toute inscription au plan de transports ou toute autorisation lorsqu'il y a eu interruption de service non justifiée par un cas de force majeure et ayant duré, soit plus d'un mois s'il s'agit d'un service régulier, soit plus d'un an s'il s'agit de service occasionnel.

La reprise d'un service ainsi interrompu est considérée comme une création de service.

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du présent article, les services collectifs peuvent être exécutés après simple déclaration au comité technique départemental s'ils ne doivent pas sortir d'un cercle de dix kilomètres de rayon ayant pour centre la mairie de la commune du siège de l'entreprise ; une zone plus étendue peut être fixée par le ministre des travaux publics et des transports pour les agglomérations importantes.

Un récépissé de la déclaration est délivré par le préfet, il vaut autorisation. L'autorisation peut être retirée par le préfet si l'entreprise cesse de remplir les conditions fixées à l'alinéa précédent.

Lorsque les circonstances exceptionnelles le justifient, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées est habilité à délivrer des autorisations au voyage, soit aux entreprises figurant au plan de transports pour des services non couverts par leur autorisation permanente, soit à d'autres entreprises.

Art. 8 — Le règlement d'exploitation, conforme à un type arrêté par décret en Conseil d'Etat, après avis du conseil supérieur des transports, définit les droits et les obligations de l'entreprise.

Ce règlement fixe notamment les dispositions relatives :

a) aux itinéraires, fréquences, horaires, tarifs, capacité et état du matériel, assurances, transports postaux, à l'obligation d'assurer le service et à l'obligation de transporter.

b) S'il y a lieu, à la coopération avec d'autres services ferroviaires et routiers.

Il contient un rappel des prescriptions réglementaires relatives à la sécurité et aux conditions du travail ainsi que des sanctions fixées par la loi.

Le règlement d'exploitation peut imposer à chaque entreprise l'obligation, dans la mesure de ses disponibilités et moyennant une rémunération équitable, d'effectuer des services pour parer à la défaillance momentanée d'une autre entreprise. L'organisation de cette entr'aide mutuelle obligatoire et les mesures à prendre pour la rendre effective en cas de nécessité peuvent être confiées à des associations professionnelles créées par les transporteurs routiers de voyageurs d'un département ou de plusieurs départements limitrophes et agréées par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. L'agrément pourra être subordonné à l'inclusion dans les statuts de clauses ayant pour objet l'organisation et la réalisation de l'entr'aide mutuelle et qui seront fixées par arrêté ministériel.

Le règlement d'exploitation contient des clauses générales et des clauses particulières. Ces clauses générales et particulières doivent laisser à l'entreprise la plus large initiative possible pour organiser des services répondant aux besoins de transport des usagers, à une saine gestion économique et aux nécessités de l'équilibre financier de la dite entreprise.

Les clauses particulières sont fixées dans le cadre de principes généraux posés par le règlement-type et conformément au plan de transport, après avis du conseil général et du comité technique départemental, par le préfet agissant par délégation du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Le règlement d'exploitation est notifié par le préfet à l'entreprise et, s'il y a lieu à la collectivité intéressée.

2°) Le règlement-type peut être modifié dans les formes prévues au premier alinéa du présent article.

Les clauses particulières peuvent être révisées à toute époque, suivant la procédure prévue pour leur établissement, sur la demande soit du préfet, soit du conseil général, soit d'un membre du comité technique départemental, soit de l'entreprise et, s'il y a lieu, de la collectivité territoriale intéressée.

Un droit d'appel suspensif est ouvert à l'entreprise exploitante contre la décision du préfet modifiant les clauses particulières du règlement d'exploitation. Cet appel est déféré au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, qui notifie sa décision, après avis du conseil supérieur des transports.

3°) Le préfet, après avis du comité technique départemental et du conseil général, peut demander à l'entreprise d'apporter aux itinéraires, fréquences, horaires, à l'état et à la capacité du matériel et aux conditions de liaison avec les autres services ferroviaires ou routiers, toutes modifications utiles aux usagers,

Si l'entreprise n'accepte pas tout ou partie des modifications demandées et si le préfet, après avis du comité technique départemental, estime que le trafic de l'entreprise n'est pas justifié, eu égard aux dispositions du règlement d'exploitation, aux possibilités d'exécution et à l'équilibre financier de l'exploitation, il peut imposer à l'entreprise tout ou partie des dites modifications.

La décision du préfet est exécutoire dans le délai d'un mois. Toutefois, l'entreprise peut, dans ce délai, adresser un recours au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, qui peut, s'il le juge opportun, suspendre l'exécution de la décision du préfet. Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme statue, après avis du conseil supérieur des transports.

4°) L'administration des postes, télégraphes et téléphones fixe librement les horaires des services de poste automobile rurale lorsqu'ils sont déterminés par les besoins de l'acheminement du courrier postal.

Nonobstant les dispositions qui précèdent, le préfet après avoir entendu l'exploitant routier et la société nationale des chemins de fer français et pris l'avis du comité technique départemental des transports, fixe les horaires des services routiers qui assurent des correspondances importantes avec le chemin de fer ; la liste de ces services est établie par le ministre des transports.

Si l'avis du comité n'a pas été émis dans un délai de huit jours, le préfet passe outre.

La décision du préfet est exécutoire dans le délai d'un mois. Dans ce délai l'exploitant routier et la Société nationale des chemins de fer français peuvent adresser un recours au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, qui statue après avis du conseil supérieur des transports. Ce recours n'est pas suspensif.

Art. 9 — (abrogé).

Art. 10 — Lorsqu'un service de transports routiers appartenant aux catégories énumérées à l'article 5 ci-dessus est supprimé par la décision approuvant le plan de transport, et si l'entreprise ne peut recevoir une compensation sous forme d'attribution, dans l'un quelconque des départements où elle exerce son activité, de services sensiblement équivalants, il lui sera alloué une indemnité en compensation du dommage subi, dans les conditions fixées au présent article.

Il en sera de même lorsqu'un service, inscrit à un plan de transport, sera supprimé par modification dudit plan ainsi qu'en cas d'interdiction du trafic local prononcée conformément à l'article 4 (4°) ou lorsque le plan de transports imposera à l'entreprise une modification d'activité entraînant un préjudice notable.

L'indemnité sera calculée compte tenu des éléments corporels et incorporels suivants :

1°) La valeur du matériel roulant et des installations fixes dont l'entreprise routière n'aura plus l'usage et dont elle pourra demander la reprise.

2°) La valeur de la partie du fonds de commerce correspondant au service supprimé, cette valeur étant éventuellement déterminée d'après la durée restant à courir pour la validité de l'inscription.

3°) La réparation des autres dommages pouvant résulter directement de l'éviction.

Le montant de l'indemnité, calculé conformément aux principes indiqués ci-dessus, sera évalué par un collège composé de trois experts désignés respectivement par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, par l'entreprise ayant droit à l'indemnité et par le premier président de la cour d'appel.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme notifiera à l'entreprise le montant de l'indemnité.

L'entreprise devra supprimer ou modifier son service et éventuellement remettre les matériels et installations fixes dans les conditions ci-après :

a) Si elle accepte le montant de l'indemnité fixée par le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, dès qu'elle aura perçu cette indemnité.

b) Si elle ne l'accepte pas et à condition d'avoir saisi la juridiction compétente dans le délai de deux mois à dater de la notification de la décision ministérielle, dès qu'il lui aura été fait un versement provisionnel au moins égal à l'évaluation du collège des experts.

Faute d'avoir exercé son recours dans le délai ci-dessus fixé, l'entreprise devra supprimer ou modifier son service dès qu'elle aura été mise en demeure par le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, ses droits à indemnité restant réservés.

Le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme peut subordonner la suppression ou la modification du service à la prise en charge de l'indemnité en totalité ou en partie par les entreprises de transports ferroviaires ou routiers dont les conditions d'exploitation doivent être améliorées. Toutefois pour les lignes créées après la parution du présent décret, tout ou partie de l'indemnité pourra être, s'il y a lieu à la charge des collectivités intéressées.

A cette fin, il est procédé par le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, à une consultation de ces entreprises et collectivités.

Si les engagements ainsi souscrits sont insuffisants pour le paiement de l'indemnité le principe de la suppression ou de la modification est examiné par le Ministre des Travaux Publics des Transports et du Tourisme et le Ministre des Finances et des Affaires Economiques.

Chapitre IV : Tarifs et accords tarifaires

Art. 11 — Le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et le Ministre des Finances et des Affaires Economiques fixent, après avis du Conseil Supérieur des transports, une tarification de base nationale des services réguliers de transport routier de voyageurs, compte tenu de tous les éléments du prix de revient, ainsi qu'un barème national d'adaptation tenant compte des conditions spéciales d'exploitation des lignes. La tarification de base nationale et le barème national d'adaptation prévoient une formule de variation en fonction des circonstances économiques générales.

Pour chaque ligne, un tarif de base est établi d'après les documents énumérés à l'alinéa qui précède. Ce tarif, déterminé par l'entreprise, est soumis pour approbation au préfet du département du siège d'exploitation. Si, dans le délai de dix jours après cette communication, le préfet n'a pas fait opposition, ce tarif est considéré comme approuvé. En cas de désaccord entre le préfet et l'entreprise le tarif de base de la ligne est arrêté par le Ministre des Travaux Publics des Transports et du Tourisme, après avis du Conseil Supérieur des Transports.

Le tarif d'application pour chaque ligne peut s'écarter de 10 % en plus et de 20 % en moins du tarif de base de cette ligne, déterminé comme il est dit ci-dessus. Des marges plus grandes pourront être autorisées dans le règlement d'exploitation pour les services assujettis à des règles particulières.

Si les conditions d'exploitation de la ligne ou les circonstances économiques générales viennent à changer d'une manière durable et pour des raisons autres que celles découlant d'une variation saisonnière du trafic, l'ingénieur en Chef du contrôle invite l'entreprise, si celle-ci n'en a pas pris l'initiative à présenter de nouvelles propositions pour la détermination du tarif de base de la ligne. Ce tarif peut alors être modifié dans les formes prescrites à l'alinéa 2 du présent article.

Pour les services ayant un contrat avec une collectivité territoriale, les tarifs sont fixés, dans les limites résultant des dispositions qui précèdent conformément au contrat passé entre l'entreprise et la collectivité qui verse la subvention.

Les tarifs des services routiers de voyageurs ne sont pas soumis à la réglementation qui résulte de l'ordonnance du 30 juin 1945 sur la fixation des prix.

Art. 11 bis — Les tarifs des services omnibus de voyageurs transférés sur route dont la Société Nationale des Chemins de Fer Français conserve la maîtrise et la responsabilité sont fixés dans les conditions prévues dans son cahier des charges.(2)

Art. 12 — Des accords d'exploitation pourront intervenir entre transporteurs routiers interurbains ou entre transporteurs ferroviaires et routiers assurant des relations sur des parcours communs ou complémentaires.

Art. 13 — Le Ministre des Transports peut, par arrêté, définir pour les services occasionnels des conditions générales d'exploitation à l'effet d'éviter notamment une concurrence abusive aux services réguliers.

Art. 14 — En cas de création de services ferroviaires, les entreprises routières en coexistence sur la même relation peuvent dans un délai de six mois à compter de la mise en exploitation des nouveaux services, saisir le préfet d'un projet de réaménagement des itinéraires, des fréquences et des horaires des services routiers, pour aboutir à une meilleure exploitation. Le préfet doit, compte tenu des besoins des usagers, statuer dans le délai de trois mois après avis du Comité Technique Départemental des Transports par décision motivée.

Chapitre V : Dispositions diverses

Art. 15 — Lorsqu'il est saisi par la Société Nationale des Chemins de Fer Français en application des dispositions de l'article 18 quater de sa convention, d'un projet de suppression des services omnibus de voyageurs sur une relation exploitée par chemin de fer, le Ministre des Transports consulte le Conseil Général avant de statuer. Il fixe, après avis du Comité Technique Départemental des Transports, les aménagements à apporter aux services routiers pour assurer la desserte des populations.

Dans le cadre des programmes approuvés en application des mêmes dispositions, la consistance des services omnibus ou assimilés transférés sur route ou faisant l'objet de réorganisation de l'exploitation ferroviaire est soumise à l'autorisation du Ministre des Transports qui peut fixer pour ces services des règles spéciales.

Pour les lignes de chemins de fer secondaires d'intérêt général et pour les voies ferrées d'intérêt local, la fermeture au service des voyageurs ou le remplacement de l'exploitation ferroviaire par une exploitation routière dans le cadre du contrat de concession ou d'affermage peuvent être décidés ou approuvés par le Ministre des Transports après consultation du Conseil Général.

Art. 16 — (2) Quand la Société Nationale des Chemins de Fer Français a confié la desserte de l'une de ses lignes à une entreprise routière, le Ministre des Transports peut, par dérogation aux dispositions de l'article 4, 2° ci-dessus et après avis du Comité Technique Départemental des Transports autoriser cette entreprise routière, pendant la durée du contrat qui la lie à la Société Nationale des Chemins de Fer Français à modifier des services routiers réguliers qu'elle exploitait auparavant pour les coordonner avec le service desservant la ligne de la Société Nationale. Lorsqu'il est mis fin au contrat, l'entreprise retrouve le droit d'exploiter ces services réguliers dans leur consistance antérieure, sans que puissent lui être opposées les dispositions de l'article 7 ci-dessus relatives à l'annulation des inscriptions au plan des transports en cas d'interruption de service.

Art. 17 — (abrogé)

Art. 18 — Sous réserve de l'application d'un barème spécial ou de l'attribution d'une indemnité compensatrice, des réductions de tarifs pourront être imposées aux exploitants des services remplaçant des services ferroviaires supprimés, au profit des familles nombreuses, mutilés, abonnés ouvriers et scolaires, militaires et marins.

Art. 19 — Une collectivité territoriale peut subventionner un service routier en passant avec une entreprise un contrat qui fixe les obligations imposées à celle-ci en sus de celles résultant de son règlement d'exploitation.

Le tarif établi conformément à ce contrat, doit respecter toutes les règles contenues dans les articles précédents.

Art. 20 — Les services internationaux autres que les services frontaliers sont autorisés par le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, dans les conditions qui seront fixées par un décret ultérieur, pris dans les formes prescrites par l'alinéa 7 de l'article 7 de la loi du 5 juillet 1949.

Art. 21 — En attendant l'approbation des nouveaux plans de transports, les entreprises de transport routier de voyageurs pourront exploiter leurs services conformément aux plans de transport mis en application avant le 1er septembre 1939 ou aux actes en tenant lieu avec les fréquences actuelles. Toutefois, le préfet peut autoriser tout transporteur à augmenter ses fréquences dans les limites de celles qui sont inscrites aux dits plans et actes sous réserve d'un avis favorable du comité technique départemental des transports ; dans le cas contraire la décision est prise par le ministre des transports après avis du conseil supérieur des transports.

Les tarifs des services routiers resteront soumis à l'ordonnance du 30 juin 1945 tant que ne seront pas fixés la tarification de base nationale et le barème national d'adaptation prévus à l'article 11, qui devront être arrêtés dans les trois mois qui suivront la publication du présent décret.

En attendant la notification du règlement d'exploitation qui devra intervenir dans un délai de six mois suivant la publication du présent décret, les clauses générales du chapitre II du titre III du livre II du décret du 12 janvier 1939 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers en tiendront lieu dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions du présent décret. Il pourra être fait application, le cas échéant, des mesures prévues au paragraphe 3 de l'article 8 du présent décret.

TITRE II

TITRE III : DISPOSITIONS COMMUNES AUX TRANSPORTS DE VOYAGEURS ET AUX TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Art. 44 — Il est constitué, dans chaque département, un comité technique départemental des transports.

a) Le comité technique départemental des transports est un organisme consultatif en matière de coordination et d'harmonisation des transports ferroviaires et routiers. Il veille à la tenue du plan de transports publics de voyageurs, du registre des transporteurs routiers et du registre des loueurs.

Le préfet consulte le comité sur toutes les affaires pour lesquelles l'intervention de ce dernier est prévue par la réglementation en vigueur.

Nonobstant toutes dispositions contraires, les attributions du comité sont exclusivement consultatives. Les pouvoirs de décision qui lui étaient précédemment attribués sont dévolus au préfet. Le préfet statue alors après délibération du comité.

b) La décision du préfet devra être immédiatement publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture, cette publication faisant courir les délais de recours.

Le recours hiérarchique suspend l'exécution de la décision du préfet jusqu'à ce que le ministre ait statué. Toutefois, cet effet suspensif est limité à quatre mois à compter de la date du recours hiérarchique.

c) Le comité technique départemental des transports est présidé par le préfet ou son délégué.

Le comité comprend .:

— un magistrat, en activité ou honoraire, de l'ordre administratif ou judiciaire suivant le choix du préfet, désigné suivant le cas par le président du tribunal administratif ou par le premier président de la cour d'appel.

— des représentants du conseil général, des administrations publiques, des usagers, des entreprises de transports, des entreprises de location de véhicules et des commissionnaires de transports.

La composition, l'organisation et les conditions de fonctionnement du Comité Technique seront précisées par arrêté concerté du Ministre des Travaux Publics et des Transports et du Ministre de l'Intérieur pris après avis du Conseil Supérieur des transports.

Cet arrêté fixera, en particulier, les conditions dans lesquelles les attributions du Comité pourront être déléguées à des sous-comités, commissions permanentes ou sections spéciales, ou pour les affaires intéressant plusieurs départements, à des formations interdépartementales des comités intéressés. Les sections spéciales pourront comprendre des personnalités n'appartenant pas au Comité Technique Départemental et désignées en raison de leur compétence.

d) Une commission des sanctions administratives, composée de membres du Comité et présidée par le magistrat membre de ce Comité a seule compétence pour émettre, en matière de sanctions administratives des avis au nom du Comité. Sa composition sera fixée par arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Transports.

e) Les dépenses des Comités Techniques Départementaux des Transports sont imputées à des chapitres spéciaux du budget du Ministère des Travaux Publics et des Transports.

Elles comprennent les dépenses administratives de fonctionnement des Comités Techniques et la participation de ceux-ci aux frais du contrôle de l'application de la réglementation des transports.

Les entreprises appartenant aux catégories représentées aux Comités participent aux dépenses dans des conditions qui seront fixées par décret contresigné par le Ministre des Travaux Publics et des Transports et par le Ministre des Finances et des Affaires Economiques.

Art. 45 — Sous réserve des dispositions qui pourront être prises ultérieurement en application du traité instituant la Communauté Economique Européenne, seules peuvent exécuter des services routiers de transport de voyageurs ou être inscrites au registre des transporteurs routiers les personnes physiques de nationalité française et les entreprises régies par la loi française.

Des dérogations à cette règle peuvent être apportées par le Ministre des Travaux Publics et des Transports après consultation du Ministre de l'Intérieur, et avis du Conseil Supérieur des Transports en faveur des étrangers qui ressortissent à un pays accordant un régime de réciprocité aux nationaux.

Art. 46 — (abrogé par le décret n° 54-1100 du 12 novembre 1954).

Art. 47 — Les transports publics de voyageurs et transports de marchandises doivent être assurés sans limitation contre les risques découlant de la responsabilité civile et afférents à la circulation des véhicules qu'ils utilisent.

A dater de la publication du présent décret, les contrats d'assurance souscrits par le propriétaire d'un véhicule affecté ou susceptible d'être affecté à des transports publics à raison des responsabilités qu'il encourt, soit envers les tiers, soit envers le personnel de conduite devront comporter une clause stipulant que la garantie desdits contrats s'étendra aux locataires ou bénéficiaires d'un prêt, dans les cas où la responsabilité de ceux-ci serait substituée à celle du propriétaire, à raison de la garde du personnel ou du véhicule.

Les transports routiers de marchandises et en ce qui concerne les bagages et messageries, les transporteurs publics routiers de voyageurs doivent donner des garanties contre les risques de perte et d'avarie des marchandises en cours de transport. Un décret déterminera ces garanties ainsi que les conditions dans lesquelles devront s'assurer ces transporteurs.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme peut, après avis du conseil supérieur des transports et d'accord avec le ministre des finances, autoriser des entreprises ou des groupements d'entreprises de transport public de voyageurs et transport de marchandises à couvrir eux-mêmes tout ou partie des risques visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus s'ils fournissent des garanties suffisantes.

Art. 48 — Le contrôle des entreprises visées au présent décret est exercé, dans chaque département, par l'ingénieur en chef du service ordinaire des ponts et chaussées sous l'autorité du préfet.

Les entreprises soumises aux dispositions du présent décret, à l'exception de celles qui effectuent seulement des transports visés à l'article 23 ci-dessus, sont astreintes à tenir une comptabilité dans les formes fixées par un arrêté du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre des travaux publics et des transports.

Des arrêtés du ministre des travaux publics et des transports fixent les documents qui doivent être établis à l'occasion des transports routiers et précisent ceux qui doivent être à bord du véhicule.

Ces documents doivent être présentés à toute réquisition des agents chargés du contrôle et être conservés dans chaque entreprise, pendant un délai de deux ans, à la disposition de ces agents.

Les véhicules de transport routier sont soumis à l'apposition de marques distinctives dans les conditions fixées par arrêté du ministre des travaux publics et des transports.

Les ingénieurs en chef des services ordinaires des ponts et chaussées ainsi que les fonctionnaires et assistants techniques, contrôleurs des transporteurs routiers, spécialement délégués par eux à cet effet sous leur responsabilité, ont dans des conditions fixées par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports, pouvoir de contrôle sur pièce et sur place, dans les entreprises soumises aux dispositions du présent décret, pour vérifier la tenue et l'exactitude de la comptabilité et les documents mentionnés au présent article.

En outre un décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports fixe les conditions dans lesquelles d'autres agents spécialisés pourront effectuer certaines vérifications comptables.

Le pouvoir de contrôle sur pièce et sur place prévu au présent article s'entend comme pouvoir d'exiger communication des documents mentionnés ci-dessus. Pour les vérifications comptables les fonctionnaires et assistants techniques doivent être habilités par l'ingénieur en chef du service ordinaire du département.

Art. 49 — (abrogé par le décret n° 63-577 du 15 juin 1963).

Art. 50 — Les dispositions de l'article 10 ci-dessus relatives à l'octroi des compensations et au mode de calcul des indemnités à allouer à certaines entreprises de transports routiers n'entreront en vigueur qu'à une date qui sera fixée par un arrêté du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre des travaux publics et des transports.

Art. 51 — Des arrêtés pris par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par les ministres intéressés fixeront les détails d'application du présent décret.

Il en est ainsi notamment du titre VI de l'annexe A du décret du 12 novembre 1938 relatif à la coordination des transports ainsi que des textes qui l'ont modifié.

Art. 53 — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le ministre des finances et des affaires économiques et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret, qui sera publié au journal officiel de la République Française.

(1) Ce décret du 14 novembre 1949, a été modifié par les textes suivants :
n° 52-1221 du 5 novembre 1952 (J.O. du 7 novembre 1952).
n° 54-1100 du 12 novembre 1954 (J.O. du 13 novembre 1954).
n° 54-1349 du 31 décembre 1954 (J.O. du 26 janvier 1955).
n° 55-1418 du 29 octobre 1955 (J.O. du 30 octobre 1955).
n° 56-1318 du 27 décembre 1956 (J.O. du 28 décembre 1956).
n° 58-1424 du 31 décembre 1958 (J.O. du 1er janvier 1959).
n° 59-689 du 26 mai 1959 (J.O. du 4 juin 1959).
n° 60-472 du 20 mai 1960 (J.O. du 21 mai 1960).
n° 60-1282 du 3 décembre 1960 (J.O. du 4 décembre 1960).
n° 60-1316 du 10 décembre 1960 (J.O. du 11 décembre 1960).
n° 61-675 et 61-676 du 30 juin 1961 (J.O. du 1er juillet 1961).
n° 63-466 du 8 mai 1963 (J.O. du 12 mai 1963).
n° 63-577 du 15 juin 1963 (J.O. du 16 juin 1963).
n° 65-652 du 28 juillet 1965 (J.O. du 5 juillet 1965).
n° 68-1090 du 19 novembre 1968 (J.O. du 4 décembre 1968).
n° 71-933 du 22 novembre 1971 (J.O. du 26 novembre 1971).
n° 73-1222 du 21 décembre 1973 (J.O. du 1er janvier 1974).
(2) Ainsi modifié par le décret n° 73-1222 du 21 décembre 1973.

1.2. LES TRANSPORTS SPECIALISES

Il s'agit des transports routiers réservés ou aux élèves, ou au personnel des entreprises, ou encore à la clientèle des établissements ouverts au public.

Les premiers, les transports scolaires, sont très précisément réglementés, c'est pourquoi plusieurs textes établis en 1973 sont rappelés ici.

Un seul texte par contre sera donné pour les services spécialisés de transport routier de personnel et de clientèle.

1.2.1. Règles d'organisation des services spéciaux de transports publics réservés aux élèves

On trouvera ci-après :

- le texte du décret du 4 mai 1973 qui pose les bases essentielles de l'organisation de ces services,
- l'arrêté relatif aux règles de composition de la section spéciale du Comité Technique Départemental des Transports,
- la circulaire et l'instruction qui y est annexée, datées du 21 juin 1973.

Il existe en outre un contrat type pour l'exécution de ces services de transport d'élèves ; le texte est un arrêté conjoint du Ministère de l'Education Nationale et du Ministère des Transports daté du 4 juin 1973. On peut s'en procurer le texte à la direction des transports terrestres — service des transports interurbains de voyageurs — division V2.

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, du ministre de l'économie et des finances, du ministre de l'éducation nationale, du ministre de l'agriculture et du développement rural et du ministre des transports,

Vu le décret n° 49-1473 du 14 Novembre 1949 modifié, relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers ;

Vu le décret n° 65-1063 du 7 décembre 1965 relatif à l'organisation des services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves ;

Vu l'avis du conseil supérieur des transports,

DECRETE :

Art. 1er — Les services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves sont créés lorsque l'une ou l'autre des conditions suivantes est remplie :

1°) Il n'existe pas de service régulier susceptible de desservir les établissements d'enseignement soit au moyen de véhicules en doublage, soit par aménagement d'horaires ou d'itinéraires, ou mise en service de fréquences supplémentaires. Ces dernières sont portées sur la liste annexe visée à l'article 12 du présent décret. Cette inscription n'est pas transmissible.

2°) En dépit de l'existence de services réguliers, un service spécial, ou un ensemble de services spéciaux, apparaît de nature à offrir, à un moindre coût, des conditions de transport équivalentes ou, au même coût, des conditions de transport supérieures.

Ils sont soumis, par dérogation aux dispositions du titre 1er du décret du 14 novembre 1949 modifié, aux dispositions des articles ci-après.

Art. 2 — Les services visés à l'article 1er du présent décret ne peuvent transporter que des élèves et le personnel affecté à leur surveillance pendant le trajet, entre les points d'arrêt et le ou les établissements d'enseignements desservis.

Toutefois, sur le même parcours et dans la limite des places disponibles, peuvent être admis et transportés à leurs frais :

Le personnel des établissements d'enseignement desservis ;

Les parents des élèves transportés, lorsqu'ils ont à se rendre à l'établissement d'enseignement.

Art. 3 — Les services définis à l'article 1er du présent décret sont organisés par le département.

Ils peuvent également l'être, à défaut, ou dans la mesure où il en résulterait une moindre dépense totale, par :

Les communes et leurs groupements ;

Les établissements d'enseignement ;

Les associations de parents d'élèves et les associations familiales, pour les circuits existants, dont elles sont organisatrices à la date du présent décret.

Art. 4 — Les projets de création de ces services, présentés par les organisateurs visés à l'article 3 ci-dessus, font l'objet, séparément ou par lots, d'un appel d'offres par affichage à la préfecture et dans les mairies des communes intéressées, indiquant :

- La collectivité publique ou privée organisatrice ;
- Les établissements scolaires à desservir ;
- Les localités à desservir ainsi que l'itinéraire à suivre ;
- Le nombre de jours de scolarité envisagés ;
- Le nombre d'élèves prévu ;
- Les fréquences et les horaires à observer.

Art. 5 — Les entreprises de transports publics ou privés de voyageurs, y compris les régies des collectivités locales ou de leurs groupements, ayant leur centre d'exploitation dans le département ou les départements limitrophes, peuvent présenter des propositions au préfet dans le délai de quinze jours suivant la date d'affichage du projet de création de service. A qualité de service et à prix équivalent, priorité pour l'attribution du service est donnée à l'entreprise qui assure un service régulier de transport de voyageurs ou un service urbain.

Dans l'hypothèse où cette procédure s'avérerait infructueuse soit par l'absence de soumissionnaire, soit en raison du niveau excessif des prix proposés, le préfet pourra autoriser l'organisateur à traiter de gré à gré avec tout transporteur ou à exploiter lui-même le service. Il en sera de même lorsque la création d'un service spécial s'imposera en cours d'année scolaire, pour quelque raison que ce soit, étant entendu que ledit service devra faire l'objet, pour la rentrée suivante, d'une création conforme à la procédure définie au présent décret.

Art. 6 — Les projets de création de services spéciaux réservés aux élèves, ainsi que les propositions présentées au titre de l'article 5, premier alinéa, ci-dessus, sont soumis à l'avis d'une section spéciale du comité technique départemental des transports, dont la composition est fixée par arrêté conjoint du ministre des transports, du ministre de l'intérieur, du ministre de l'économie et des finances, du ministre de l'éducation nationale et du ministre de l'agriculture.

La création du service, séparément ou par lots, est autorisée par le préfet, qui précise dans sa décision :

- L'organisateur responsable ;
- Le titulaire du service ;
- Les conditions générales d'exécution, et notamment les fréquences, les horaires, le nombre d'élèves à transporter, le nombre de places assises, les kilométrages quotidiens à vide et en charge, le prix et le nombre de jours de fonctionnement envisagé.

La décision créant le service est valable pour la durée de l'année scolaire et prorogée par tacite reconduction, sauf préavis donné par le préfet, l'organisateur ou le titulaire du service, au moins cent cinq jours avant la date prévue pour la rentrée scolaire de l'année suivante. Elle peut néanmoins être rapportée ou modifiée à tout moment par le préfet en cas de :

- Dénonciation dans les conditions contractuelles, du contrat passé entre l'organisateur et le titulaire du service ;
- Mauvaise exécution du service ;
- Modification du prix ou de la consistance du service.

Art. 7 — Les services spéciaux ayant fait l'objet d'une autorisation de création dans les conditions définies ci-dessus ne peuvent bénéficier de l'aide de l'Etat prévue par le décret n° 69-520 du 31 mai 1969 sur le financement des transports scolaires que s'ils répondent aux autres conditions fixées par ce dernier texte et obtiennent la décision d'agrément individuel requise en son titre II.

Art. 8 — Les décisions du préfet portant création de ces services sont affichées à la préfecture et dans les mairies des communes intéressées. Elles sont immédiatement publiées au recueil des actes administratifs du département ; le recours hiérarchique devant le ministre des transports n'a pas d'effet suspensif.

Art. 9 — Lorsque le service intéresse plusieurs départements, la décision d'autorisation visée à l'article 6 est prise, après consultation du ou des préfets des autres départements concernés et de la section spéciale du comité technique départemental des transports du département où se trouve situé l'établissement scolaire à desservir, par le préfet de ce département.

Art. 10 — Les droits et obligations de l'organisateur et du titulaire du service sont déterminés par un contrat conforme à un modèle défini par arrêté conjoint du ministre des transports et du ministre de l'éducation nationale.

Ce contrat ne peut être signé par les parties qu'après intervention de la décision préfectorale visée à l'article 6 ci-dessus.

Art. 11 — Nonobstant toute disposition contraire, le prix de chaque service est fixé par le préfet.

Le préfet fixe également le tarif d'application kilométrique sur la base duquel est perçu le prix du transport des voyageurs, autres que les élèves et le personnel de surveillance, admis dans les conditions prévues à l'article 2 ci-dessus.

Ces voyageurs devront être nécessairement munis d'un billet.

Les sommes perçues par le titulaire du service, pour leur acheminement, viendront, à raison de 80 p. 100 de leur montant hors taxes, en déduction du prix mis à la charge de l'organisateur pour le transport des élèves.

Art. 12 — Les services régulièrement créés en application du présent décret sont portés sur une liste annexée au plan de transport public de voyageurs du département.

En outre, les titulaires de ces services pourront bénéficier de l'attribution d'une autorisation permanente, ayant même durée et pouvant être retirée en même temps que l'autorisation préfectorale visée à l'article 6 ci-dessus, leur permettant d'effectuer des transports périscolaires, à la demande de l'établissement scolaire qu'ils desservent.

Par transports périscolaires il y a lieu d'entendre les déplacements, présentant un caractère de régularité, directement liés à l'activité de l'établissement scolaire, à l'exclusion de tout voyage touristique.

Ces transports ne sauraient en aucun cas ouvrir droit à l'aide de l'Etat au titre du décret n° 69-520 du 31 mai 1969 sur le financement des transports scolaires.

Art. 13 — Les dispositions du décret n° 65-1063 du 7 décembre 1965 relatif à l'organisation des services spéciaux de transports publics réservés aux écoliers sont abrogés.

Art. 14 — Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'économie et des finances, le ministre de l'éducation nationale, le ministre de l'agriculture et du développement rural, le ministre des transports et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Suivent les signatures des ministres concernés.

Fait à Paris, le 4 mai 1973

B) TEXTE DE L'ARRETE DU 20 JUIN 1973, FIXANT LA COMPOSITION ET L'ORGANISATION DE LA SECTION SPECIALE DU COMITE TECHNIQUE DEPARTEMENTAL DES TRANSPORTS COMPETENTE EN MATIERE DE TRANSPORTS SCOLAIRES

Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'économie et des finances, le ministre de l'éducation nationale, le ministre de l'agriculture et du développement rural et le ministre des transports,

Vu le décret n° 74-462 du 4 mai 1973 relatif à l'organisation des services de transports publics routiers réservés aux élèves, et notamment son article 6 ;

Vu l'arrêté du 26 janvier 1968 relatif à l'organisation et au fonctionnement des comités techniques départementaux des transports,

ARRESENT :

Art. 1er — La section spéciale du comité technique départemental des transports, prévue à l'article 6 du décret n° 73-462 du 4 mai 1973 susvisé est composée à parts égales de représentants des pouvoirs publics, des usagers et des entreprises de transport,

1°) Représentants des pouvoirs publics.

Le préfet, président ;

Le directeur départemental de l'Equipement ;

L'inspecteur d'académie ;

Le trésorier-payeur-général ;

Le directeur départemental du commerce intérieur et des prix.

2°) Représentants des usagers.

Les deux représentants du conseil général au sous-comité voyageurs du comité technique départemental des transports ;

Trois représentants des associations de parents d'élèves de l'enseignement public ou de l'enseignement privé ou des associations familiales les plus représentatives au niveau départemental, désignés par le préfet.

3°) Représentants des entreprises de transport.

Le représentant des entreprises exploitant des services réguliers de transports publics de voyageurs ;

Le représentant des entreprises exploitant des services occasionnels de transports publics de voyageurs ;

Le représentant de la société nationale des chemins de fer français au sous-comité voyageurs ;

Dans la mesure où de tels services existent :

Le représentant des entreprises autres que la S.N.C.F. exploitant des services ferroviaires ou routiers sous le régime de la concession, de l'affermage ou de la régie, à l'exception des services urbains ;

Le représentant des entreprises exploitant des services urbains ferroviaires ou routiers.

Lorsque de tels services n'existent pas, ou lorsque la S.N.C.F. n'est pas représenté au C.T.D.T. les voix manquantes sont attribuées l'une au représentant des entreprises exploitant des services routiers réguliers, l'autre à celui des entreprises exploitant des services occasionnels.

Art. 2 — Lorsque la création de services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves concerne la desserte d'un établissement d'enseignement relevant de la compétence du ministère de l'agriculture et du développement rural ou du ministère de la santé publique et de la sécurité sociale.

L'ingénieur général d'agronomie chargé de la région ou son représentant,
ou

Le directeur départemental de l'action sanitaire et sociale ou son représentant,
sont obligatoirement entendus par la section spéciale, à titre consultatif.

Art. 3 — Les règles de fonctionnement de la section spéciale sont celles du comité, notamment en ce qui concerne la participation des suppléants aux séances. En outre, en cas d'absence ou d'empêchement, les membres de la section spéciale, qui ne sont pas membres du comité, peuvent être remplacés par un suppléant nommé par le préfet.

Art. 4 — L'arrêté interministériel du 21 mars 1966 modifié fixant la composition et l'organisation de la section spéciale du comité technique départemental des transports, compétente pour les services spéciaux de transports publics routiers réservés aux écoliers, est abrogé.

Art. 5 — Le directeur des transports terrestres, le directeur général des enseignements élémentaire et secondaire et les préfets des départements sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 20 juin 1973

Suivent les signatures des représentants des ministres concernés.

C) TEXTE DE LA CIRCULAIRE 73.120 DU 21 JUIN 1973 RELATIVE A L'ORGANISATION DES SERVICES SPECIAUX DE TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS RESERVES AUX ELEVES

Référence : Décret n° 73-452 du 4 mai 1973
(J.O. du 5 mai 1973)

Le Ministre de l'Economie et des Finances

Le Ministre de l'Intérieur

Le Ministre de l'Education Nationale

Le Ministre de l'Agriculture et du Développement Rural

Le Ministre des Transports

à Messieurs les Préfets, pour attribution,
pour information, à :

Messieurs les Recteurs d'Académie

Messieurs les Inspecteurs d'Académie

Messieurs les Trésoriers Paveurs Généraux

Messieurs les Directeurs Départementaux du Commerce Intérieur et des Prix

Messieurs les Chefs des Services Régionaux de l'Équipement

Messieurs les Directeurs Départementaux de l'Équipement

Messieurs les Ingénieurs Généraux d'Agronomie chargés de Régions.

Le décret n° 65-1063 du 7 Décembre 1965 relatif à l'organisation des services spéciaux de transports publics routiers réservés aux écoliers vient d'être abrogé et remplacé par le décret n° 73-452 du 4 Mai 1973 ayant même objet.

Dans son analyse des moyens à mettre en œuvre en vue de faire des transports scolaires un instrument mieux adapté, administrativement et financièrement, à la politique d'égalisation des chances d'accès de tous les enfants à l'enseignement, le rapport établi à la suite d'une étude R.C.B. conduite sur ce sujet par le Ministère de l'Education Nationale, avec la participation des Ministères de l'Intérieur, de l'Economie et des Finances, et des Transports, avait souligné entre autre, de façon toute particulière, la nécessité d'une modification des dispositions du décret du 7 Décembre 1965.

L'accent a été notamment mis à cet égard, d'une part, sur l'intérêt qu'il y aurait à instaurer systématiquement, au niveau de chaque département, un organisateur unique, qui assumerait la responsabilité totale des transports scolaires, responsabilité souvent dispersée entre de nombreux organismes publics et privés, d'autre part, sur les mesures à prendre pour assurer le libre jeu de la concurrence.

Le décret du 4 mai 1973 a été élaboré dans le sens de ces conclusions. Il a essentiellement pour objet d'apporter aux dispositions antérieures les modifications suivantes :

1°) Les services spéciaux sont, en principe, organisés par le département.

En effet, l'existence d'un organisateur unique facilitera la coordination des services spéciaux entre eux, et avec les lignes régulières existantes ; elle permettra ainsi d'éviter les doubles emplois, d'aboutir à une meilleure utilisation des véhicules, et par conséquent, d'obtenir une diminution du coût du transport.

Cependant, dans l'hypothèse où le département n'assurerait pas ce rôle, pour tout ou partie des services nécessaires, les communes et leurs groupements, ainsi que les établissements d'enseignement, pourront être admis comme organisateurs.

Il en sera de même dans la mesure où il serait établi qu'en leur confiant l'organisation de certains services il en résulterait une moindre dépense totale.

Quant aux Associations de Parents d'Elèves et Associations Familiales le nouveau texte ne leur donne plus la possibilité d'organiser des services nouveaux. Elles peuvent cependant demeurer organisatrices des services dont elles s'occupent actuellement.

2°) La priorité consentie jusqu'à présent aux lignes régulières sur les circuits spéciaux est aménagée.

Désormais, la création d'un service spécial pourra être autorisée dans tous les cas où il est établi que le coût pour la collectivité, au sens de la loi du 5 juillet 1949, résultant de l'organisation de ce circuit est inférieur à celui qu'entraînerait l'utilisation de la ligne régulière existante (au besoin aménagée) ou que, à coût égal, le circuit projeté offre des conditions de transport plus satisfaisantes.

Pour permettre aux lignes régulières de s'adapter à la demande nouvelle a été introduite la possibilité de mise en service de fréquences supplémentaires, faisant l'objet d'inscriptions non transmissibles, sur une liste annexée au plan départemental de transports.

3°) Les conditions de la concurrence sont élargies.

Il a paru opportun de prévoir une consultation unique, largement ouverte dès le départ à tous les transporteurs, ceux du département aussi bien que ceux d'alentour, qu'ils exploitent des transports publics ou privés (y compris les régies de transport créées par les collectivités locales ou leurs groupements).

Dans le cas où cette consultation ne donnerait pas de résultat, l'organisateur pourra être autorisé à traiter de gré à gré avec tout transporteur ou à exploiter lui-même le service, sans nouvelle procédure.

4°) Les procédures de passation des contrats sont simplifiées.

C'est ainsi que :

- . la durée de l'affichage des projets de création de circuits dans les mairies et préfectures est réduite de un mois à 15 jours, délai suffisant pour que les professionnels en soient informés ;
- . le Préfet du département d'implantation de l'établissement d'accueil est habilité à décider des créations pour les circuits couvrant géographiquement plusieurs départements après simple consultation des autres Préfets.

5°) Le préavis prévu pour la dénonciation des contrats est porté de 45 à 105 jours. Il importe en effet de permettre à l'organisateur en cas de désaccord avec le précédent partenaire, de disposer d'un délai nécessaire à la mise au point d'une solution de rechange.

6°) Des mesures particulières sont prévues en vue de faciliter l'exécution, par les attributaires de services spéciaux de transport d'élèves, des transports directement liés à l'activité des établissements d'enseignement qu'ils desservent, désignés sous l'appellation « transports périscolaires ».

Par ailleurs, deux arrêtés interministériels sont intervenus :

- l'un révisant les dispositions du contrat-type liant l'organisateur au transporteur titulaire du service,
- l'autre fixant une nouvelle composition de la section spéciale du C.T.D.T. compétente en matière de transports scolaires, qui sera désormais placée sous votre présidence.

L'ensemble de ces dispositions fait l'objet de l'instruction détaillée annexée à la présente circulaire.

Mais il convient d'insister plus particulièrement sur le rôle qui devrait être désormais celui de l'Administration Départementale dans le domaine de l'organisation des transports d'élèves et de la fixation des prix des services.

En autorisant la mise en service de fréquences supplémentaires pour adapter les lignes régulières aux besoins des élèves ; en permettant, sous certaines conditions, la création de services spéciaux malgré l'existence d'une ligne régulière ; en prévoyant la constitution de lots de services spéciaux lors des appels à la concurrence ; le décret du 4 mai 1973 ouvre de nouvelles possibilités de rationalisation des transports scolaires.

Celle-ci doit être recherchée lors de l'établissement, par les services de l'Inspection Académique et de la Direction Départementale de l'Équipement, du plan départemental des transports scolaires prévu aux articles 5 et 6 du décret n° 69-520 du 31 mai 1969.

Mais pour que les dispositions du nouveau décret puissent produire leur plein effet, il est indispensable que, davantage encore que par le passé, l'action des différents services concernés soit coordonnée au niveau départemental.

Que le département soit ou non l'organisateur unique des transports d'élèves, cet objectif devrait normalement conduire à la constitution d'un service départemental des transports scolaires, dont la structure est laissée à votre initiative, mais dont les missions essentielles seraient :

. de mettre sur pied, en liaison avec tous les services intéressés par son aspect technique ou financier, l'organisation la mieux adaptée et la moins onéreuse pour la collectivité, en recherchant notamment toutes les possibilités de regroupements de circuits et d'aménagements d'horaires des établissements d'enseignement susceptibles de permettre, sans méconnaître les impératifs d'ordre pédagogique, l'utilisation d'un même véhicule pour l'exécution de plusieurs services ;

. de conseiller les organisateurs dans leurs tractations avec les transporteurs ;

. de veiller à ce que le mandatement des fonds publics destinés aux organisateurs soit effectué en temps opportun, afin d'éviter que le paiement des transporteurs ne subisse des retards justifiés, qui sont toujours facteurs de hausse des prix, et qui conduisent parfois les entreprises ne disposant pas d'une trésorerie importante à renoncer à participer aux transports scolaires.

Il ne vous échappera pas que votre action personnelle sera souvent nécessaire pour faire admettre, par les Chefs d'établissements d'enseignement et les organisateurs, le système de transport rationalisé mis au point par l'administration, lorsqu'il apportera des modifications à leurs propositions initiales.

La composition, de la Section Spéciale des transports scolaires du C.T.D.T. a d'ailleurs été élargie par l'arrêté interministériel du 20 juin 1973, en vue de permettre l'application de la réforme, notamment par la participation du Directeur Départemental des Prix et des représentants des associations de parents d'élèves et d'associations familiales à désigner par vos soins.

Il serait souhaitable que vous puissiez personnellement assurer la présidence de cette section spéciale des transports scolaires du C.T.D.T. A défaut, celle-ci devrait être confiée au Secrétaire Général de votre Préfecture.

□ □ □

Le nouveau décret est entré en vigueur dès sa publication. En conséquence certaines de ses dispositions telles celles des articles 5 (2e alinéa) concernant la création de services spéciaux en cours d'année scolaire, et 12, relatives aux transports périscolaires peuvent recevoir une application immédiate.

Mais c'est en fait lors de l'organisation des transports scolaires de l'année 1973 -1974 qu'il sera appliqué pour la première fois dans son intégralité.

A cette occasion, il vous appartiendra d'apprécier dans quelle mesure l'ensemble des services spéciaux existent dans votre département, à l'exclusion de ceux dont la qualité et le prix peuvent être considérés comme satisfaisants, devra faire l'objet d'une remise en appel d'offres.

Suivent les signatures des représentants des ministères concernés.

ANNEXE A LA CIRCULAIRE INTERMINISTERIELLE
N° 73-120 du 21 Juin 1975

Instruction pour l'application du décret n° 73-462 du 4 mai 1973 relatif à l'organisation des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves.



I – Champ d'application du décret

a) la procédure définie aux articles 4, 5 et 6 du décret ne vise pas les transports privés, c'est-à-dire :

1°) les transports organisés par un établissement d'enseignement, avec des véhicules lui appartenant et à condition que ces transports soient exclusivement réservés aux élèves et au personnel de l'établissement et qu'ils soient en relation directe avec l'enseignement.

2°) les transports organisés par une association lorsque celle-ci est propriétaire des bâtiments où sont installés les écoles et procède au paiement des professeurs.

b) le décret vise tous les transports publics routiers réservés aux écoliers, quelle que soit leur fréquence (quotidienne, hebdomadaire, services de grande sortie).

Aucun service de transport d'écoliers ne doit être créé en application de l'article 3 du décret du 14 novembre 1949 (service régulier spécialisé inscrit au plan départemental des transports), mais les services déjà créés en application de cette procédure demeurent bien évidemment soumis à ce régime. Toutefois, les services de doublage de lignes régulières peuvent être effectués à l'aide de véhicules partant cinq minutes avant ou cinq minutes après le car affecté au service normal de la ligne même s'ils sont réservés aux écoliers.

II – Conditions de création des services spéciaux

Ces conditions sont fixées par l'article 1er du décret.

Les services spéciaux doivent être créés lorsque l'une ou l'autre des deux situations suivantes est constatée :

1°) il n'existe pas de ligne régulière susceptible de répondre aux besoins des élèves, soit directement, soit moyennant quelques adaptations limitativement énumérées ;

2°) en dépit de l'existence de services réguliers, un service spécial, ou un ensemble de services spéciaux, apparaît de nature à offrir des conditions de transports équivalentes à un moindre coût, ou, du même coût, des conditions de transports supérieures.

L'article 1er du décret contient donc deux sortes de dispositions :

- les unes relatives à l'adaptation des lignes régulières aux besoins des élèves (§ 1°) ;
- les autres concernant la création de services spéciaux malgré l'existence de lignes régulières (§ 2°).

1) DISPOSITIONS RELATIVES A L'ADAPTATION DES LIGNES REGULIERES

Aux termes de l'article 1er § 1° du décret, l'adaptation des lignes régulières peut être réalisée soit au moyen de véhicules en doublage, soit par aménagement d'horaires ou d'itinéraires ou mise en service de fréquences supplémentaires.

Cette dernière possibilité constitue une innovation. Les services correspondant à ces fréquences supplémentaires demeureront accessibles à tous les voyageurs. Ils pourront, le cas échéant comporter des aménagements d'itinéraires et de points d'arrêts.

D'une manière générale, ces aménagements ne doivent pas contrevenir aux éventuelles interdictions de trafic local dont les lignes régulières pourraient être grevées.

La mise en service des fréquences supplémentaires est autorisée, pour la durée de l'année scolaire en cours, par le Préfet dans les mêmes conditions que celles explicitées ci-après au § III - 2° - B (examen des propositions par la section spéciale du C.T.D.T.).

Les entreprises peuvent les assurer également les jours où elles ne sont pas nécessaires au transport des élèves et pendant les congés scolaires y compris les vacances d'été.

Mais leur exploitation doit cesser au plus tard le jour de la rentrée des classes qui suit l'année scolaire pour laquelle elles avaient été autorisées. Cependant, tant que les besoins du transport scolaire le justifient, le Préfet peut reconduire son autorisation d'année en année.

Ces fréquences sont obligatoirement annulées lorsque disparaît leur utilité pour le transport des élèves.

Si l'entreprise exploitante souhaite néanmoins continuer à les assurer, pour les besoins d'autres catégories d'usagers, elle doit en demander la création selon la procédure prévue à cet effet par le décret du 14 novembre 1949 modifié, relatif à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

2) DISPOSITIONS CONCERNANT LA CREATION DE SERVICES SPECIAUX EN DEPIT DE L'EXISTENCE DE LIGNES REGULIERES

Pour écarter, par application des dispositions de l'article 1er § 2° du décret du 4 mai 1973, l'utilisation d'une ligne existante, il est indispensable d'établir que, sur le plan du coût pour la collectivité ou de la qualité de service, des avantages certains sont apportés par la solution consistant :

- soit à créer un service spécial, dont l'itinéraire peut être, si nécessaire, identique à celui de la ligne régulière concernée,
- soit à faire assurer le transport des élèves des localités desservies par la ligne régulière en les affectant à des circuits spéciaux distincts, existants ou à créer.

Pour ce faire, il sera nécessaire d'engager la procédure réglementaire de création, ou d'adaptation, des services spéciaux dont l'utilisation aura paru souhaitable à priori. Et ce sera au vu des propositions des transporteurs intéressés et après avis de la section spéciale du C.T.D.T., qu'un choix définitif sera fait entre la ligne régulière et les services spéciaux.

III — Procédure de création et d'attribution des services

Le décret du 4 mai 1973 apporte en ce domaine d'importantes modifications par rapport aux dispositions antérieures.

La nouvelle procédure peut être décomposée en trois phases essentielles :

- mise au point des projets,
- appel à la concurrence,
- attribution des services.

1) MISE AU POINT DES PROJETS — ETABLISSEMENT DU PLAN DEPARTEMENTAL DES TRANSPORTS SCOLAIRES

Cette première phase est incontestablement la plus importante car elle doit, sous forme du plan départemental des transports scolaires prévu aux articles 5 et 6 du décret n° 69-520 du 31 mai 1969, aboutir à la meilleure organisation possible des transports d'élèves.

Le plan départemental des transports scolaires comprend tous les services routiers spéciaux et réguliers auxquels il est fait appel pour desservir les établissements scolaires. Il concerne tous les élèves, qu'ils relèvent de l'enseignement public ou de l'enseignement privé.

Dressé annuellement par le Préfet, il est établi à partir de l'organisation ayant fonctionné au cours de l'année scolaire précédente et des propositions de l'organisateur, en fonction de la carte scolaire et des renseignements fournis le cas échéant par les chefs d'établissement d'enseignement.

C'est à l'organisateur qu'il appartient de prendre l'initiative de présenter les projets de création ou de modification de services spéciaux.

L'article 3 du décret n° 73-462 du 4 mai 1973 prévoit que les services spéciaux sont organisés par le département. Les avantages que présente cette formule, sur le plan de la coordination des transports d'élèves et lors des tractations relatives aux prix, ont été signalés à différentes reprises.

Cependant dans l'hypothèse où le département n'assurerait pas ce rôle pour tout ou partie des services nécessaires, les communes et leurs groupements pourraient être admis comme organisateurs par application de l'article 3 du décret susvisé du 4 mai 1973.

Il en serait de même dans la mesure où il serait établi qu'en leur confiant l'organisation de certains services il en résulterait une moindre dépense totale, celle-ci étant constituée par la somme des coûts pour les usagers et les collectivités publiques concernées.

Les organisations familiales et les associations de parents d'élèves n'ont plus la possibilité d'organiser des services nouveaux. Elles peuvent toutefois continuer à organiser les services dont elles s'occupaient lors de la publication du décret du 4 mai 1973, à défaut d'organisation par le département ou dans la mesure où il en résulte une moindre dépense totale.

Les propositions des organisateurs sont centralisées à la Préfecture. Elles doivent comporter le maximum de renseignements sur la consistance des services demandés, et nécessairement toutes les indications visées à l'article 4 du décret qui sont indispensables pour procéder à l'appel à la concurrence. Elles devraient pouvoir être déposées avant la fin du mois de mars. (1).

La mise au point du plan départemental des transports scolaires incombe principalement aux services de l'Inspection Académique et de la Direction Départementale et de l'Équipement, qui doivent agir de concert.

Mais il importe d'y associer, sous l'égide du service départemental des transports scolaires, l'ensemble des services concernés par le transport des élèves, notamment par son aspect financier.

Il y aura lieu, à cette occasion, de procéder à une étude prévisionnelle des coûts pour la collectivité, en s'attachant tout particulièrement à rechercher :

- les groupements de services éventuellement possibles,
- les aménagements d'horaires des établissements d'enseignements, susceptibles de permettre l'exécution de plusieurs services par un même véhicule,
- la constitution de lots de services paraissant de nature à inciter les transporteurs à présenter lors de l'appel à la concurrence, des propositions avantageuses

Lorsque les services estimeront devoir proposer des aménagements d'horaires des établissements d'enseignement, ou des modifications des projets initialement présentés par les organisateurs, il leur appartiendra, au cours d'une de leurs réunions communes, d'entendre, selon le cas, le chef d'établissement concerné ou l'organisateur, en vue de parvenir à un accord.

La préparation du plan départemental des transports scolaires devrait être normalement achevée à la fin du mois d'avril. (1) .

Les services spéciaux retenus dans le cadre de l'organisation ainsi prévue seront ensuite soumis à un appel d'offres dans les conditions précisées ci-après.

Le plan départemental des transports scolaires sera arrêté, au vu de l'avis émis par la section spéciale du C.T.D.T. au cours de la séance où auront été examinées les réponses des entreprises à l'appel d'offres.

Les besoins qui se révéleront effectivement à la rentrée pourront différer quelque peu de ceux appréciés en mars, mais ils ne devraient entraîner que de légères mises au point.

Le plan ne deviendra définitif qu'après la rentrée et constituera le point de départ des études à entreprendre l'année suivante.

Chaque année, avant le 30 juin, un exemplaire complet du plan, accompagné d'une note faisant ressortir par rapport à la situation antérieure les avantages attendus du fait de la rationalisation des circuits sera adressé par le Préfet à chacun des destinataires suivants :

Ministère de l'Education Nationale - sous le timbre de la Direction chargée des Etablissements d'enseignement Elémentaire et Secondaire - Bureau des Transports scolaires.

Ministère des Transports - sous le timbre de la Direction des Transports Terrestres - Service des Transports de Voyageurs - Division V-3.

Le plan définitif, arrêté après la rentrée scolaire, devra être communiqué pour information aux mêmes destinataires avant le 30 novembre. Une note fera ressortir les avantages finalement obtenus de la rationalisation susvisée, et de l'ouverture de la concurrence entre transporteurs.

2) APPEL A LA CONCURRENCE

L'appel à la concurrence est effectué, comme sous l'ancienne réglementation, par voie d'affichage à la préfecture et dans les mairies des communes intéressées.

a) l'affichage

Il est rappelé qu'il est obligatoire, et constitue une formalité substantielle de la procédure de création des services spéciaux.

Sa durée, par rapport au régime antérieur, a été réduite à 15 jours.

Même lorsque plusieurs services ont été groupés par lot, le document publié au titre de l'appel à la concurrence doit mentionner pour chacun d'eux la totalité des indications prévues par l'article 4 du décret du 4 mai 1973.

En sus de l'affichage obligatoire, il peut être opportun de faire procéder à d'autres formes de publicité, par exemple à des insertions dans la presse locale. Mais cette publicité supplémentaire toujours possible, ne dispense pas de la publicité obligatoire.

b) l'examen des propositions par la section spéciale du C. T. D. T.

Aux termes de l'article 5 du décret les offres de services peuvent émaner des « entreprises de transports publics ou privés de voyageurs, y compris les régies des collectivités locales ou leurs groupements, ayant leur centre d'exploitation dans le département ou les départements limitrophes ».

Par entreprises de transports il y a lieu d'entendre toute personne physique ou morale inscrite au registre du commerce comme pouvant effectuer, à titre principal ou accessoire, des transports de voyageurs. Il est indifférent que ladite personne dispose ou non d'inscription à un plan départemental de transport au sens du décret n° 49-473 du 14 novembre 1949 modifié.

Les régies concernées sont les régies de transport régulièrement créés selon les procédures à cet effet. Il est rappelé que les exploitations directes de transports d'élèves par des collectivités locales avec des véhicules leur appartenant, rendues possibles dans les cas prévus par l'article 5 - 2e alinéa du décret du 4 mai 1973 (cf. page 10 - § B), ne sont pas considérées comme des régies de transports.

Les offres de service doivent être présentées sous pli fermé. Il ne peut en être pris connaissance qu'après clôture définitive de la procédure d'appel à la concurrence.

Service groupé en lots :

Le groupement des services par lots peut être avantageux pour améliorer les conditions de la concurrence ou permettre l'exécution simultanée de services dont le coût, pris isolément, serait prohibitif.

Lorsque des services sont groupés en lots l'organisateur peut néanmoins autoriser les entreprises à présenter des propositions pour tout ou partie de chaque lot.

Les soumissions aux lots peuvent être présentées par plusieurs entreprises conjointes et solidaires. Mais la sous-traitance ou l'affrètement sont interdits sauf accord de l'organisateur.

La comparaison des conditions financières offertes devra se faire, dans cette hypothèse, entre la somme des prix proposés pour chacun des services du lot et le montant global figurant sur les soumissions portant sur le lot complet.

Lorsque de sa propre initiative une entreprise envisagera de grouper plusieurs services, son offre devra comporter un prix pour chaque circuit considéré comme devant être exécuté seul, et un prix global pour l'ensemble.

Concurrence entre une ligne régulière et un service spécial :

L'exploitant d'un service régulier désireux de mettre ce service à la disposition des élèves, au besoin après aménagement d'horaires ou d'itinéraires ou mise en service de fréquences supplémentaires, devra adresser à la Préfecture des propositions en ce sens, avant la clôture de l'appel d'offres concernant le secteur géographique qui l'intéresse.

Ces propositions devront comporter un engagement ferme sur le tarif applicable au transport des élèves, sans changement possible pendant la durée de l'année scolaire considérée.

Dans la mesure où la création de services spéciaux a été envisagée pour transporter des élèves de localités desservies par une ligne régulière, une comparaison sera faite entre les dépenses totales des usagers et des collectivités publiques afférentes à chacun des deux systèmes d'organisation des transports scolaires, celui qui comporte l'utilisation de la ligne régulière et celui qui ne comporte que l'utilisation de services spéciaux.

3) ATTRIBUTION DES SERVICES

L'attributaire est désigné par le Préfet, sur proposition de l'organisateur, dans la décision autorisant la création de service, selon les modalités ci-après.

Il importe à cet égard de tenir le plus grand compte de la qualité de service offerte, de l'aptitude du transporteur à garantir la continuité de l'exécution des transports qui lui seront confiés, du respect des règles de sécurité, et de la réglementation édictée par la Communauté Economique Européenne pour fixer les conditions de travail dans les transports routiers (règlement n° 543/69 du 25 mars 1969 du Conseil de la C.E.E.). Il est rappelé que les services spéciaux étant des services réguliers de transport public, tous les véhicules utilisés pour les assurer doivent être présentés aux contrôles techniques imposés par le Code de la Route. En outre les véhicules de plus de neuf places, y compris le siège du conducteur, doivent par application des dispositions de l'arrêté interministériel du 30 décembre 1972, être munis, pour la prochaine année scolaire, d'un appareil destiné à faciliter le contrôle des conditions du travail dans les transports routiers.

Tout comme l'ancien texte, le décret du 4 mai 1973 dispose que les prix des services spéciaux sont fixés par le Préfet nonobstant toutes dispositions contraires.

Dans ce domaine, à l'issue de l'examen des propositions des entreprises par la section spéciale du C.T.D.T. deux situations peuvent se rencontrer :

a) une ou plusieurs offres de services comportent des prix que l'administration estime convenables.

Dans cette hypothèse c'est l'offre unique ou celle du moins disant qui doit être, en principe, retenue.

Cependant lorsque l'acquisition du véhicule dont l'utilisation est prévue a bénéficié d'une subvention, ce qui peut être le cas lorsque l'offre émane d'un transporteur urbain ou d'une régie de transport, pour comparer le montant de la soumission présentée à celle des autres transporteurs ayant répondu à l'appel d'offres, il y aura lieu de la réévaluer fictivement en tenant compte, si cela n'a pas été fait, du montant de la subvention et en se basant sur une durée d'amortissement de 10 ans.

Si l'offre ainsi réajustée demeure la plus avantageuse elle sera acceptée pour son montant réel initial.

L'article 5 du décret du 4 mai 1973, prévoit qu'à qualité de service et à prix équivalents (compte tenu, le cas échéant, des corrections ci-dessus), priorité pour l'attribution du service est donnée à l'entreprise qui assure un service régulier ou un service urbain.

Si un organisateur prétendait récuser le transporteur apparaissant comme remplissant toutes les conditions pour être attributaire du service, il lui appartiendrait de soumettre à l'appréciation du Préfet les motifs objectifs dont il entendrait se prévaloir.

b) le niveau des prix proposés, même par le moins disant est jugé excessif par l'administration.

En ce cas la procédure doit être déclarée infructueuse, et le Préfet peut :

— soit autoriser l'organisateur à traiter de gré à gré avec tout transporteur, c'est-à-dire avec toute personne physique ou morale y compris le cas échéant une collectivité locale, susceptible de mettre à sa disposition un véhicule approprié, et capable d'assurer le service dans les conditions de qualité, de continuité, et de sécurité indispensables ;

— soit autoriser l'exploitation directe du service par l'organisateur.

Il résulte nettement des dispositions de l'article 6 du décret que, lorsque la procédure d'appel d'offres s'est avérée infructueuse, la section spéciale du C.T.D.T. n'a pas à être consultée sur la désignation ultérieure du transporteur, que celui-ci ait été choisi de gré à gré ou qu'il s'agisse de l'organisateur lui-même.

Il en est de même lorsque la création d'un service spécial s'impose en cours d'année scolaire

Lorsque les résultats d'un rappel d'offres auront démontré l'imperfection de la concurrence, l'organisateur devra prendre toutes dispositions pour éviter, à l'avenir une telle situation, en particulier en suscitant à l'avance les propositions d'une collectivité locale disposée à assurer le service.

IV – Reconduction et retrait des autorisations préfectorales

La décision préfectorale créant le service est valable pour la durée de l'année scolaire au titre de laquelle elle a été délivrée.

Elle se trouve automatiquement prorogée par tacite reconduction sauf préavis donné par le Préfet, l'organisateur ou le titulaire du service, au moins cent cinq jours avant la date prévue pour la prochaine rentrée scolaire.

Cependant, lorsque la consistance d'un service a été modifiée en cours d'année, ou lorsqu'elle doit être modifiée d'une année sur l'autre, il ne peut y avoir de prorogation tacite de l'autorisation. Le service doit faire l'objet, en vue de la prochaine rentrée scolaire, d'une nouvelle procédure de création. Il y aura notamment lieu de considérer que la consistance du service est modifiée en cas d'augmentation du nombre de véhicules à mettre en service, ou de changement notable d'itinéraire.

L'ajustement du prix du service en fonction des variations économiques générales n'interdit pas la tacite reconduction. Il peut être constaté par voie d'avenant à la dite autorisation. Mais il est rappelé que le prix des services, à consistance constante, est fixé impérativement pour la durée de l'année scolaire en cours.

Toutefois, la décision préfectorale peut être rapportée ou modifiée à tout moment en cas de :

- dénonciation dans les conditions qu'il prévoit, du contrat passé entre l'organisateur et le transporteur,
- mauvaise exécution du service,
- modification du prix ou de la consistance du service.

V – Dispositions relatives aux transports périscolaires

Le décret du 4 mai 1973 dispose en son article 12 que les titulaires des services spéciaux pourront bénéficier d'une autorisation permanente, leur permettant d'effectuer des transports périscolaires à la demande de l'établissement scolaire qu'ils desservent.

Cette faculté est ouverte à toute personne physique ou morale, y compris les collectivités locales, qui assure un service spécial régulièrement autorisée par le Préfet, au moyen d'un véhicule de transport en commun (car ou minicar) lui appartenant, et qui en fait la demande au service de contrôle des transports.

Aucune forme particulière n'est fixée présentement pour cette autorisation, qui devra comporter les précisions suivantes :

« Autorisation de transports périscolaires délivrée en application des dispositions de l'article 12 du décret n° 73-462 du 4 mai 1973. »

- le nom du titulaire
- la désignation et l'adresse du (ou des) établissement(s) d'enseignement desservi(s)

— la référence de l'autorisation préfectorale concernant le service spécial confié au transporteur.

Elle portera, en outre, la mention suivante in fine :

« La présente autorisation sera immédiatement restituée à l'autorité qui l'a délivrée, en fin de validité, ou en cas de retrait de l'autorisation préfectorale habilitant le titulaire à exécuter un service spécial de transport public routier réservé aux élèves fréquentant l'établissement d'enseignement ci-dessus désigné ».

Chaque transporteur pourra recevoir un nombre d'autorisation de transports périscolaires égal à celui des véhicules qu'il s'est engagé à utiliser pour assurer les services spéciaux qui lui ont été confiés.

Les autorisations de transports périscolaires sont personnelles à l'entreprise à laquelle elles ont été attribuées.

La définition des transports périscolaires est donnée par le décret du 4 mai 1973 lui-même. Il s'agit de déplacements présentant un caractère de régularité directement liés à l'activité de l'établissement d'enseignement concerné, à l'exclusion de tout voyage touristique.

Entrent donc, notamment et à titre d'exemple, dans la catégorie des transports périscolaires, quelle que soit, leur fréquence dès lors qu'ils présentent un caractère habituel, les déplacements effectués, pendant l'année scolaire et à l'exclusion des périodes de vacances, vers les stades, gymnases, piscines, lieux de plein air, les visites de musées, d'usines, les services de cantines, les liaisons entre plusieurs établissements ou partie d'établissement d'enseignement, etc.

Jusqu'alors les transports périscolaires étaient effectués sous le régime des services occasionnels ou des transports privés lorsque le véhicule utilisé appartenait à l'établissement d'enseignement lui-même. Ces possibilités bien évidemment demeurent et le décret du 4 mai 1973 ne confère aucune exclusivité au régime qu'il instaure.

□ □ □

Dans un souci d'unité et de simplification, les problèmes soulevés par l'application de la présente instruction seront soumis au Ministère des Transports, Direction des Transports Terrestres, Service des Transports de Voyageurs, Division V-3, à qui il appartiendra, s'il y a lieu, soit de transmettre les dossiers aux autres départements ministériels intéressés, soit de prendre leur attache, en vue d'une solution concertée.

La présente instruction annule et remplace l'ensemble des directives antérieures ayant même objet, c'est-à-dire concernant uniquement l'organisation des services spéciaux de transports publics routiers réservés aux écoliers (2), à l'exclusion formelle des dispositions relatives au financement de ces transports.

Les circulaires n° 49 du 27 août 1965 et 62 du 30 novembre 1965, relatives aux renseignements statistiques concernant les services de ramassage des écoliers, demeurant provisoirement en vigueur.

(1) Bien entendu, pour la rentrée scolaire de septembre 1973, on ce qui concerne les circuits modifiés et les circuits nouveaux, ces dates devront être adaptées pour tenir compte de la date de parution de la présente instruction.

(2) Notamment :

- la circulaire n° 20 du 25 février 1966, du Ministère de l'Équipement - Direction des Transports Terrestres.
- la circulaire n° 57 du 5 août 1966, du Ministère de l'Équipement - Direction des Transports Terrestres.
- la circulaire interministérielle n° 61 du 9 octobre 1967.
- la lettre-circulaire du 3 juillet 1969, du Ministère des Transports - Direction des Transports Terrestres.
- la circulaire interministérielle du 19 mars 1970, et la note circulaire du 8 mai 1970 du Ministère des Transports concernant la préparation d'un plan départemental des transports scolaires.

1.2.2. Services spécialisés de transport routier de personnel et de clientèle

On trouvera ci-dessous le texte de la circulaire 74.161 donnant les dispositions applicables en la matière.

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS

à

Monsieur le PREFET de la Région Parisienne
Président du Syndicat des Transports Parisiens
Président du Comité Technique Interdépartemental des Transports
Messieurs les PREFETS
Présidents des Comités Techniques Départementaux des Transports
Messieurs les DIRECTEURS DEPARTEMENTAUX de l'Equipe-
ment (pour attribution)
Messieurs les PREFETS de Région
Messieurs les CHEFS des Services Régionaux de l'Equipe-
ment (pour information)

Objet : Dispositions applicables aux services spécialisés de transport routier de personnels et de clientèle.

Référence : Décret n° 73-1222 du 21 Décembre 1973, modifiant le décret n° 49-1473 du 14 Novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers (Journal Officiel du 1er Janvier 1974)

Arrêté du 17 Mai 1974 fixant les règles applicables aux transports de personnels, de clientèle et aux services occasionnels de voyageurs (articles 1, 2 et annexes).

Le décret n° 73-1222 du 21 Décembre 1973 (J.O. du 1er Janvier 1974) a modifié le titre 1er du décret du 14 Novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers dans le sens d'une libération de certains types de transports de voyageurs en forte expansion.

Les transports de personnels organisés par les établissements agricoles, industriels ou commerciaux géographiquement groupés, et les transports de clientèle d'un établissement ouvert au public, peuvent être désormais exécutés sur simple déclaration.

Le transport de clientèle exclut tout paiement direct de l'utilisateur.

Les modalités de ce régime particulier ont été définies par l'arrêté du 17 Mai 1974 (J.O. du 31 Mai 1974) auquel sont annexés les modèles des déclarations à souscrire.

La présente circulaire a pour objet de préciser, sur un plan général, les dispositions essentielles de la réglementation en vigueur concernant :

- . d'une part les services spécialisés de transport de personnels (chapitre I),
- . d'autre part les services spécialisés de transport de clientèle (chapitre II).

Chapitre I : Transports spécialisés de personnels

Il s'agit des transports organisés par des établissements agricoles, industriels ou commerciaux, ou par un service public, pour les besoins normaux de leur fonctionnement, et exclusivement réservés à des personnes qui leur sont attachées, c'est-à-dire ordinairement employées par eux contre rémunération.

Le cas le plus généralement rencontré est celui des relations domicile-travail. Mais les transports effectués entre les établissements principaux et des chantiers ou des annexes sont aussi des transports de personnels.

Ils peuvent être organisés et exécutés, selon le cas, sous le régime :

- . de la liberté,
- . de la déclaration préalable,
- . de l'autorisation administrative préalable.

I — Régime de la liberté — transports exécutés pour le compte d'un seul et même établissement.

L'article 2 - 3° du décret du 14 Novembre 1949 place hors champ de la coordination les transports de personnels effectués pour le compte d'un même établissement, ou d'un service public.

Pour l'application de cette disposition les annexes et filiales sont considérées comme un même établissement.

Du seul point de vue de la coordination des transports aucune formalité administrative n'est donc requise pour ces transports, qui peuvent être :

- . soit exécutés par l'employeur, lui-même, à l'aide de véhicules lui appartenant, ou pris à bail sans chauffeur, ou acquis selon la formule de la location-vente, conduits par un membre de son personnel,
- . soit confiés, par contrat, à un transporteur disposant ou non d'une inscription à un plan de transports, choisi librement quel que soit le lieu du siège de son entreprise.

Il est admis que pour l'organisation ou l'exécution de ces transports les comités d'entreprise puissent représenter les employeurs, si ceux-ci en sont d'accord.

Accessoirement les véhicules utilisés peuvent transporter les enfants du personnel de l'établissement ou du service se rendant à l'école ou aux colonies de vacances, et les familles de ces membres se rendant au marché.

Les transports organisés sous ce régime juridique ne sont pas soumis au système de tarification prévue, pour les services réguliers, par le décret du 14 Novembre 1949, mais à la réglementation qui résulte de l'ordonnance du 30 Juin 1945 sur la fixation des prix.

En aucun cas ils ne peuvent donner lieu à rémunération directe, même partielle, du transporteur par l'utilisateur. Cette interdiction, qui résulte des dispositions toujours en vigueur du § 2 - 4° de l'article 1er du décret du 12 Janvier 1939 n'exclut toutefois pas qu'une participation du personnel aux frais de transport puisse être demandée par l'employeur lui-même.

II — Régime de la déclaration préalable — transports exécutés pour le compte de plusieurs établissements géographiquement groupés.

(Régime institué par le décret n° 73-1222 du 21 Décembre 1973).

La notion de groupement géographique est appréciée par le Préfet. Elle n'implique pas nécessairement la contiguïté des établissements considérés. Elle peut notamment résulter de l'appartenance des établissements, à un même quartier, à une zone industrielle ou commerciale, à une zone d'emploi ou d'activités, présentant une certaine unité.

Quelle que soit la nature de leur activité de tels établissements doivent pour bénéficier du régime de la déclaration préalable, désigner un mandataire unique, explicitement habilité à organiser pour leur compte les services de transports réservés à leurs personnels.

Ce mandataire peut appartenir ou non à l'un des établissements. Mais en aucun cas un transporteur ne peut être désigné comme mandataire. Ce dernier est en effet normalement appelé à mettre les entreprises de transports en concurrence pour l'attribution des services au meilleur coût.

Les établissements groupés n'ont pas la possibilité d'exécuter eux-mêmes les services. Ils sont tenus de faire appel à un ou plusieurs transporteurs qui, dans le département ou les départements limitrophes, assurent un service urbain conforme à la définition donnée à l'article 3 - 3° du décret du 14 Novembre modifié, ou disposent d'une inscription au plan de transports (services réguliers ou occasionnels).

Les déclarations doivent être conformes au modèle annexé à l'arrêté ministériel du 17 Mai 1974 (Annexe I). Elles sont établies par la mandataire qui doit y faire figurer la référence de son mandat.

Chaque déclaration doit être accompagnée d'une carte à l'échelle appropriée, mentionnant les itinéraires des services, les points de prise en charge et le dépôt des personnels, ainsi que la fréquence des services et leur jour de fonctionnement.

Les déclarations et leurs annexes sont adressées, en double exemplaire à la Préfecture - Secrétariat du Comité Technique Départemental des Transports - du lieu d'implantation des établissements à desservir, quels que soient les itinéraires des services. Elles sont immédiatement enregistrées, et le premier exemplaire est aussitôt restitué au déclarant.

L'autre exemplaire est conservé au C.T.D.T. et communiqué, pour information, aux membres du « sous-comité voyageurs ».

Le Préfet dispose d'un délai de trente jours à compter de l'enregistrement de la déclaration pour faire opposition à la création des services. Mais cette opposition ne peut se fonder que sur l'inexactitude ou le caractère de la déclaration. Le contrôle de l'administration, de ce fait, se trouve limité à une simple vérification des éléments déclarés.

L'opposition du Préfet doit être notifiée au déclarant par lettre recommandée. Ce dernier est alors tenu de remettre sans délai à l'administration l'exemplaire de la déclaration qui lui avait été restitué après enregistrement.

Lorsque les établissements à desservir sont implantés dans des départements différents, les formalités de dépôt et d'enregistrement des déclarations sont effectuées dans une seule préfecture au choix du déclarant. Il appartient au Préfet de saisir les autres Préfets concernés, qui pourront, soit par son intermédiaire, soit directement, faire connaître au déclarant leur opposition éventuelle dans le délai de trente jours à compter de l'enregistrement des déclarations, et qui devront informer le C.T.D.T. de leurs départements respectifs.

De même que les transports de personnels organisés et exécutés sous le régime de la liberté administrative (cf. I ci-dessus) ceux bénéficiant du régime de la déclaration préalable sont soumis à la réglementation qui résulte de l'ordonnance du 30 Juin 1945 sur la fixation des prix. L'interdiction de toute rémunération directe du transporteur par l'usager leur est applicable.

III – Régime de l'autorisation administrative

Transports exécutés sous forme de lignes régulières réservées à des catégories particulières d'usagers.

Ce régime ne devrait plus en principe être appliqué que lorsqu'il s'agit d'assurer la desserte de plusieurs établissements qu'il n'est pas possible de considérer comme géographiquement groupés.

Il consiste à créer, à l'initiative d'un transporteur et par application des dispositions de l'article 3 du décret du 14 Novembre 1949 modifié, des services réguliers réservés, inscrits aux plans de transport départementaux.

Ces services étant soumis à coordination le système de tarification prévu pour les lignes régulières leur est intégralement applicable.

Chapitre II : Transports spécialisés de clientèle

Les dispositions de l'article 2 - 5° b. du décret du 14 Novembre 1949 modifié placent sous un régime de déclaration administrative préalable les transports organisés à l'intention de leur clientèle par les établissements ouverts au public.

Ce régime s'applique à tout établissement industriel, commercial, agricole, ou administratif recevant du public dans le cadre normal de ses activités, à la condition expresse que ces dernières n'aient pas pour objet l'exécution ou l'organisation de transports de personnes (cas des transporteurs - bureaux ou agences de voyage...). Sont ainsi concernés notamment les magasins, entrepôts, hall d'exposition, surfaces de vente, hôtels, hôpitaux, établissements thermaux etc. et leurs annexes, ou dépendances.

Les transports doivent avoir pour objet d'assurer, selon un itinéraire et une fréquence déterminés à l'avance, le transport aller et retour des usagers des établissements desservis, entre des points de prise en charge et les dits établissements.

Ces transports ne peuvent donner lieu à rétribution directe de la part de la clientèle.

Les établissements qui les organisent sont tenus d'agir chacun pour son propre compte. Ils n'ont pas la possibilité de se grouper.

Ils peuvent être :

- . soit exécutés par l'établissement lui-même, à l'aide de véhicules lui appartenant, ou pris à bail ou en location-vente, et conduite par des membres de son personnel,
- . soit confiés à un ou plusieurs transporteurs qui dans le département ou les départements limitrophes, assurent un service urbain conforme à la définition donnée à l'article 3 - 3° du décret du 14 Novembre 1949 modifié, ou disposent d'une inscription au plan de transport (services réguliers ou occasionnels).

Les déclarations doivent être conformes au modèle annexé à l'arrêté ministériel du 17 Mai 1974 (annexe II). Elles sont souscrites par les directeurs ou les responsables des établissements.

La procédure relative à leur dépôt, leur enregistrement, et leur communication aux membres du « sous-comité voyageurs » du C.T.D.T. est en tous points identique à celle précisée au chapitre I § II ci-dessus (Transports de personnels) auquel il convient de se reporter.

Il y a lieu toutefois de noter que la seule mention de l'enregistrement permet l'exécution immédiate du service.

La durée de validité de la déclaration est fixée à un an, renouvelable, le cas échéant, par tacite reconduction.



Il me sera rendu compte sous le présent timbre des difficultés éventuellement rencontrées pour l'application de la présente circulaire.

La circulaire n° 74-89 du 17 Mai 1974 est abrogée.

Pour le Secrétaire d'Etat et
par délégation

Le Directeur des Transports
Terrestres,

CI. COLLET.

1.3 LES RELATIONS ENTRE L'ETAT ET LA S.N.C.F.

Elles sont codifiées dans plusieurs textes importants, établis notamment en 1937 et dans les années 1970, chacun correspondant à des objectifs spécifiques.

La convention passée en 1937 entre l'Etat et la S.N.C.F. est le texte essentiel ; il a été adapté aux évolutions récentes à la suite des contrats de programmes qui, de période en période, éclairent ou éclaireront des aspects particuliers du rôle de la S.N.C.F., et, indiquent les moyens que l'Etat ou les collectivités locales peuvent utiliser pour soutenir ou orienter les actions de la S.N.C.F.

Un contrat de programme nouveau pourrait couvrir les années 1976 - 1978.

On trouvera ci-après de larges extraits de la convention de 1937, modifiée, notamment les passages concernant les transports de voyageurs.

EXTRAITS DE LA CONVENTION DU 31 AOUT 1937.

(Texte applicable depuis le 1er Janvier 1970, tenant compte des modifications successives apportées à cette convention, et, en dernière date des dispositions de l'avenant du 27 janvier 1971).

TITRE IV : EXERCICE DES ACTIVITES DE LA SOCIETE NATIONALE ET DES DISPOSITIONS FINANCIERES (1)

Art. 18 (2) : L'autonomie de gestion est accordée à la Société Nationale, dans les conditions prévues par la présente convention.

A cet effet, les pouvoirs et les contrôles que le ministre des transports et le ministre de l'économie et des finances exercent, à l'égard de la Société Nationale et de son personnel en vertu des textes législatifs et réglementaires en vigueur, feront l'objet d'une révision tendant à les alléger et à les adapter aux nouvelles conditions techniques de l'exploitation.

(1) Intitulé résultant de l'avenant du 27 janvier 1971.

(2) Les termes de cet article résultent de l'avenant du 27 janvier 1971. Les dispositions auxquelles ils se substituent et qui avaient déjà été modifiées par les avenants des 30 juillet 1949 et 10 juillet 1952 ont été reportées, après nouvelles modifications, à l'article 18 bis.

Des contrats pluriannuels pourront être passés entre le ministre des Transports, agissant au nom de l'Etat, et la Société Nationale, en vue d'assurer en permanence l'équilibre du budget de celle-ci, de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale ou financière que l'Etat et la Société Nationale conviendront de fixer temporairement, et de prévoir les moyens que chacun d'eux mettra en œuvre pour en assurer la réalisation. (3)

Art. 18 bis (4) : Le Conseil d'administration arrêtera chaque année, avant le 1er décembre, le budget d'exploitation et le budget d'investissement de l'exercice suivant.

Il pourra procéder à des révisions budgétaires en cours d'année. En tout état de cause, il devra procéder avant le 1er juillet à la révision du budget d'exploitation de l'exercice en cours.

Le budget d'exploitation sera accompagné d'un état répartissant les recettes et les dépenses entre les grandes catégories d'activités de la Société Nationale, notamment les suivantes :

Transports de voyageurs :

- Rapides et express,
- Services omnibus ferroviaires, à l'exception de ceux de la banlieue parisienne,
- Services routiers de substitution,
- Banlieue parisienne.

Transports de marchandises :

- Trains et wagons complets,
- Détail et colis.

Le budget d'exploitation comprendra les éléments du compte d'exploitation générale et ceux du compte de pertes et profits autres que les plus-values de réalisation d'actifs non amortissables, lesquelles constitueront des ressources d'investissement. Toutefois, lorsqu'une cession d'actifs immobiliers constituera l'un des éléments d'une opération d'immobilisation, il pourra être décidé, conformément à la procédure annuelle d'approbation des programmes d'investissement de la Société Nationale et après avis favorable de la Mission de Contrôle Financier, d'affecter la plus-value de réalisation correspondante, dans la limite de son montant, à la couverture directe des dépenses de l'opération. (5)

Le budget d'exploitation ne devra faire apparaître aucune insuffisance des recettes par rapport aux dépenses.

Le Conseil d'administration prendra, à cet effet à l'occasion de l'établissement de ces budgets et chaque fois qu'ils l'estimera opportun :

(3) Les dispositions ainsi introduites dans la Convention du 31 août 1937 par l'avenant du 27 janvier 1971 avaient reçu une première application avec le « contrat de programme » constitué par les lettres échangées les 16 et 25 juillet 1969 entre l'Etat et la S.N.C.F. Ce contrat, qui devait initialement s'appliquer aux exercices 1969 à 1973 inclus, a été complété, pour ce qui concerne les investissements, par un nouvel échange de lettres en date des 22 et 30 novembre 1971. Il a fait ultérieurement l'objet, le 30 mars 1974, d'un avenant qui couvre les exercices 1974 et 1975.

(4) Les termes de cet article résultent de l'avenant du 27 janvier 1971 et reprennent, après les avoir profondément modifiées, les dispositions antérieures de l'article 18. Ils se substituent aux stipulations qui, prévoyant la possibilité pour l'Etat de demander à la S.N.C.F. de procéder à un abaissement général de tarifs, avaient été introduites par l'avenant du 30 juillet 1949 et modifiées par celui du 10 juillet 1952 et qui se trouvent désormais couvertes par les dispositions de portée plus générale reprises à l'article 18 ter ci-après.

(5) Cette dernière phrase reprend, en substance, les dispositions que l'avenant du 5 juin 1959 avait introduites à l'article 28 de la Convention, article que l'avenant du 27 janvier 1971 a abrogé.

— toutes les mesures de nature à réduire les charges de la Société Nationale, notamment, dans les conditions définies au cahier des charges, par la transformation de ses modes d'exploitation, la limitation, ou éventuellement la suppression de certains de ses services, lorsque ces mesures sont justifiées par son intérêt commercial ;

— toutes mesures tarifaires susceptibles d'assurer à la Société Nationale, en l'état du marché des transports, la meilleure rémunération de ses activités sans qu'elles aboutissent à des abus de position dominante.

A partir de l'exercice 1970 et jusqu'à l'exercice 1973 inclus, l'équilibre des budgets annuels d'exploitation de la Société Nationale sera réalisé, s'il y a lieu, au moyen de subventions forfaitaires versées par l'Etat et non révisables, sauf pour l'exercice 1970. Pour cet exercice, le montant de la subvention sera définitivement arrêté au moment de l'établissement du budget révisé.

Le versement de la subvention sera effectué par douzièmes mensuels, valeur du premier jour du mois.

Le budget de chacun de ces exercices sera établi en comprenant une provision spéciale pour imprévus s'élevant à 100 millions de francs, sans cependant que le total des provisions ainsi constituées et effectivement utilisées au cours des quatre exercices considérés puisse excéder 300 millions de francs.

Art. 18 ter (1) : Toute obligation qui serait imposée par l'Etat à la Société Nationale, soit d'assurer certains services ou fournir certaines prestations dans des conditions ou à des prix qu'elle considérerait comme non conformes à son intérêt commercial, soit de créer ou maintenir des moyens en excédent de ceux qu'elle estimerait nécessaires aux besoins de l'exploitation de l'ensemble de son réseau, donnera lieu au versement, par l'Etat, à la Société Nationale, des sommes destinées à la couvrir des charges nettes correspondantes.

La Société Nationale ne pourra être astreinte aux obligations prévues à l'alinéa qui précède qu'autant que le montant de la charge à compenser aura été évalué et que les crédits correspondants auront été inscrits, compte tenu de cette évaluation, au budget du département ministériel intéressé.

Les sommes dues seront versées par acomptes mensuels, valeur quinze de chaque mois. Leur montant sera ultérieurement ajusté aux résultats et le règlement définitif interviendra dans le courant de l'exercice suivant, avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

D'autre part, si des collectivités ou organismes publics lui en font la demande, la Société Nationale passera avec ces collectivités ou organismes des conventions qui détermineront les conditions dans lesquelles la Société Nationale acceptera, contre rémunération, de prendre des engagements de même nature que les obligations prévues au premier alinéa du présent article.

Art. 18 quater (2) : Le ministre des Transports, d'accord avec le ministre de l'Economie et des Finances statuera dans un délai de 6 mois sur les programmes proposés par la Société Nationale en vue de la suppression de services omnibus de voyageurs ou de l'exécution, au moindre coût, de ces services par transfert sur route ou réorganisation de l'exploitation ferroviaire. L'absence de réponse dans ce délai vaudra approbation des propositions de la Société Nationale.

(1) Les termes de cet article résultent de l'avenant du 27 janvier 1971. Ils se substituent aux dispositions de portée plus restreinte qui prévoyaient la possibilité pour l'Etat de demander à la S.N.C.F. de procéder à un abaissement de tarifs limité à certains transports et qui avaient été introduites par l'avenant du 30 juillet 1949, puis modifiées par celui du 10 juillet 1952.

(2) Article introduit par l'avenant du 27 janvier 1971.

Pour les services dont l'Etat aura décidé le maintien dans des conditions d'exploitation déficitaires, la Société Nationale recevra à titre de compensation une indemnité égale à la différence entre la diminution des charges et la diminution des recettes, qui auraient résulté, pour l'ensemble de l'activité de l'entreprise, d'une suppression de ces services éventuellement réorganisés.

Pour les services dont l'Etat aura décidé le transfert sur route, une indemnité sera versée, s'il y a lieu, à titre de compensation, à la Société Nationale pendant une durée de 5 ans. Son montant sera égal à l'excédent sur les recettes du coût du service. A l'expiration des 5 ans, il sera statué sur la suppression ou le maintien des services ainsi que sur leur régime financier.

Les indemnités visées au présent article feront l'objet d'une évaluation dans le budget d'exploitation de chaque exercice. Elles seront versées sur la base de cette évaluation par acomptes égaux en autant de fractions que la période d'application comprend dans l'exercice considéré de mois ou de fractions de mois. Leur montant sera ultérieurement ajusté aux résultats. Leur règlement définitif interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

Art. 18 quinquies (1) : En ce qui concerne les services de transport de voyageurs compris dans la région des transports parisiens et dont l'exploitation incombe à la Société Nationale, les obligations et les droits de celle-ci demeurent fixés dans les conditions prévues au 2e et 3e alinéas de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 et aux décrets pris pour l'application de ces dispositions.

Art. 19 (2) : Pour les grandes catégories d'activités prévues à l'article 18 bis précédent où la tarification de l'usage des infrastructures applicable aux modes de transport concurrents, ne couvre pas les dépenses afférentes à ces infrastructures, la Société Nationale recevra de l'Etat une contribution forfaitaire à ses dépenses d'entretien et d'exploitation ainsi qu'à ses charges financières et d'amortissement concernant l'infrastructure ferroviaire, en vue de lui assurer un traitement équivalent à celui que l'Etat applique aux autres modes de transport pour chacune des grandes catégories d'activité en cause.

Cette contribution sera déterminée tous les cinq ans par un arrêté conjoint du ministre des Transports et du ministre de l'Economie et des Finances, la Société Nationale entendue. Cet arrêté fixera le montant de la contribution due pour la première de ces cinq années d'application et la formule de révision qui sera appliquée à ce montant pour calculer les sommes dues pour chacune des quatre années suivantes (3).

Si au cours d'une période quinquennale, la situation de la Société Nationale en matière d'infrastructure venait à être en état de déséquilibre sensible vis-à-vis d'un mode de transport concurrent pour l'une des grandes catégories d'activités visées au premier alinéa, le montant de la contribution serait ajusté en conséquence et fixé par un nouvel arrêté.

(1) Article introduit par l'avenant du 27 janvier 1971.

(2) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 27 janvier 1971, de cet article qui, après avoir été consacré à l'incorporation progressive de certains charges d'emprunts dans l'équilibre financier de la S.N.C.F., traitait, depuis l'intervention de l'avenant du 10 juillet 1952, de la contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, d'entretien des ouvrages d'art et des installations de sécurité.

(3) En fait, pour les exercices 1970 à 1973 inclus, le montant de la contribution et ses modalités d'ajustement ont été fixés par la lettre du Ministre des Transports au Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. en date du 16 juillet 1969 et les dispositions ainsi appliquées ont été reconduites pour les exercices 1974 et 1975 par l'avenant du 30 mars 1974 au premier « contrat de programme » conclu entre l'Etat et la S.N.C.F. dans les conditions prévues au 3e alinéa de l'article 18 de la Convention.

Art. 19 bis (1) : La Société Nationale recevra de l'Etat une contribution égale à la moitié de l'ensemble de ses charges relatives aux passages à niveau publics, quel que soit le régime juridique de la voie traversée.

Art. 19 ter (2) : Le versement des sommes dues au titre des articles 19 et 19 bis ci-dessus sera effectué par acomptes trimestriels, valeur du premier jour du trimestre, sur la base du quart des sommes prévues à ce titre au budget initial de la Société Nationale. Le règlement définitif de chaque exercice interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

Art. 19 quater (1) : La Société Nationale recevra de l'Etat une contribution aux charges de retraites égale à la différence entre les deux éléments ci-après :

a) les charges de toute nature afférentes aux prestations diminuées des produits visés au troisième alinéa a) de l'article 39 ci-après ;

b) les cotisations normalisées (part salariale et part patronale) dont le taux est initialement fixé à 40,3 % des salaires soumis à retenue pour la retraite.

Ce taux de 40,3 % variera en fonction de l'évolution des régimes de référence et du régime de retraite du personnel de la Société Nationale, de telle façon que les charges de la Société Nationale soient les mêmes que celles d'une entreprise dont le personnel en activité serait affilié à ces régimes de référence et bénéficierait en sus, aux frais de l'entreprise, d'avantages particuliers.

En cas de révision, le nouveau taux sera fixé, la Société Nationale entendue, par un arrêté conjoint du ministre des Transports et du ministre de l'Economie et des Finances (3).

Le versement des sommes dues sera effectué par acomptes trimestriels, valeur du premier jour du trimestre, sur la base du quart des sommes prévues à ce titre au budget initial de la Société Nationale. Le règlement définitif de chaque exercice interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

Art. 20 : Pour chaque exercice, la Société Nationale fera des propositions au sujet de la somme à lui verser pour couvrir le prix de revient des services rendus par elle, en vertu du cahier des charges, à titre gratuit ou à prix réduits, à l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Les premières propositions seront faites au cours du deuxième trimestre de l'exercice 1938.

Cette somme sera arrêtée par le ministre des Travaux publics, d'accord avec les ministres des Finances et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Si cet accord n'est pas intervenu avant le 1er janvier 1939, les prestations faites à l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones seront, à partir de cette date, payées par cette Administration aux tarifs commerciaux des prestations analogues.

Dans le but de diminuer le prix de revient visé au premier alinéa du présent article, il pourra être, d'un commun accord entre l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones et la Société Nationale, procédé à une révision des obligations de la Société Nationale à l'égard de cette Administration.

(1) Article introduit par l'avenant du 10 juillet 1952 et modifié par l'avenant du 27 janvier 1971.

(2) Article introduit par l'avenant du 10 juillet 1952 et modifié par les avenants du 25 octobre 1956 et du 27 janvier 1971. — (2e additif aux commentaires - janvier 1975).

(3) Le taux de 40,3 % a été porté, par arrêté du 16 juin 1971 (J.O. du 29 juin 1971) à 40,55 % à compter du 1er août 1970.

Art. 20 bis (1) : Toutes obligations de transporter à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui sont ou pourront être imposées à la Société Nationale par voie législative ou réglementaire donneront lieu au versement par l'Etat, à la Société Nationale, des sommes destinées à la couvrir des charges correspondantes.

Sont exceptés des dispositions qui précèdent, indépendamment des transports visés à l'article 20 ci-dessus, les transports de troupes et de matériel militaire, naval ou aérien effectués à la demande du Gouvernement, les transports de militaires ou marins voyageant, pour les besoins du service, en détachement ou en unités constituées, et les transports d'animaux pour le compte de l'autorité militaire. Ces transports seront exécutés et rémunérés conformément aux dispositions du cahier des charges.

Les indemnités visées au premier alinéa feront l'objet d'une évaluation dans le budget d'exploitation de chaque exercice. Elles seront versées sur la base de cette évaluation par acomptes égaux en autant de fractions que la période d'application comprend, dans l'exercice considéré, de mois ou de fractions de mois. Leur montant sera ultérieurement ajusté aux résultats. Leur règlement définitif interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

Art. 20 ter (2) :

Art. 20 quater (3) : La comptabilité de la Société Nationale sera tenue suivant les usages du commerce et de l'industrie et dans les conditions fixées par un arrêté conjoint du ministre des Transports et du ministre de l'Economie et des Finances, pris sur proposition de la Société Nationale en vertu du décret n° 47-2051 du 22 octobre 1947 tendant à l'application du Plan comptable général dans les établissements publics à caractère industriel et commercial et dans les sociétés d'économie mixte.

Elle devra distinguer l'exploitation des services de transports (exploitation principale) de l'exploitation des services annexes.

Pour l'exploitation principale, elle devra comporter une comptabilité analytique répartissant les dépenses par objet et fournissant les données nécessaires au calcul des coûts et à la détermination des résultats d'exploitation de chacune des grandes catégories d'activités visées à l'article 18 bis ci-dessus.

La Société Nationale tiendra un compte annuel de ses opérations en capital, chacun de ces comptes enregistrant respectivement les éléments portés soit au budget d'exploitation, soit au budget d'investissement, conformément aux dispositions de l'article 18 bis ci-dessus.

Aussitôt après la tenue de l'Assemblée générale annuelle prévue à l'article 6 ci-dessus, qui statuera sur le bilan et les comptes présentés, la Société Nationale transmettra ce bilan et ces comptes au ministre des Transports et au ministre de l'Economie et des Finances.

Les sommes dues en exécution, soit du présent titre, soit du cahier des charges, seront fixées définitivement par arrêté du ministre des Transports en accord avec le ministre de l'Economie et des Finances et après vérification par la Mission de Contrôle Financier.

(1) Article introduit par l'avenant du 30 juillet 1949 et modifié par les avenants du 10 juillet 1952 et du 27 janvier 1971.

(2) L'article 20 ter a été supprimé par l'avenant du 27 janvier 1971. Introduit par l'avenant du 30 juillet 1949, il prévoyait, depuis l'intervention de l'avenant du 10 juillet 1952, l'écrêtement des versements incombant à l'Etat, en exécution des dispositions des articles 18 bis, 19, 19 bis et 19 quater telles qu'elles résultaient de cet avenant du 10 juillet 1952, dans le cas où ces versements auraient eu pour conséquence de mettre en excédent le compte d'exploitation.

(3) Article introduit par l'avenant du 10 juillet 1952 et modifié par l'avenant du 27 janvier 1971.

Les comptes de la Société Nationale seront arrêtés selon la même procédure et au vu du rapport de la Commission de Vérification des Comptes des Entreprises publiques (1).

Art. 21 (2)

Art. 22 (3)

Art. 23 (4) : Le Conseil d'administration de la Société Nationale fixera le montant des dotations d'amortissement et des provisions de renouvellement à constituer chaque année au titre des frais d'établissement et des immobilisations du domaine concédé.

Ce montant sera calculé, en fonction des durées de vie normales des immobilisations, par référence aux dispositions fiscales de droit commun applicables aux entreprises ayant réévalué leur bilan et dans les limites fixées par ces dispositions.

Art. 23 (5) : Les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel naval sont considérées comme des dépenses d'exploitation dans la mesure où elles n'excèdent pas le montant d'une annuité de renouvellement calculée comme il est indiqué ci-après, augmenté des disponibilités d'un fonds de renouvellement du matériel naval .

L'annuité sera fixée par le Conseil d'administration conformément aux usages de la Marine marchande.

Lorsque, pour un exercice donné, les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel naval seront inférieures au montant de l'annuité ainsi fixée, la différence sera versée au fonds susvisé en vue de son utilisation ultérieure pour la couverture des dépenses de même nature.

Lorsque, pour un exercice donné, les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel naval seront supérieures au montant de l'annuité ainsi fixée, augmenté des disponibilités du fonds de renouvellement, le surplus sera considéré comme une dépense complémentaire de premier établissement.

(1) et non plus, comme antérieurement, après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer qui, en vertu de l'article 3 du décret du 7 avril 1971 portant approbation de l'avenant du 27 janvier 1971, cesse d'être compétente pour l'examen des comptes de la S.N.C.F. à partir de l'exercice 1970.

(2) Cet article, qui avait trait à la tenue du « compte conventionnel d'exploitation » et dont la rédaction résultait des modifications apportées à la convention du 31 août 1937 par la loi du 30 novembre 1941 ainsi que par les avenants des 30 juillet 1949, 10 juillet 1952 et 25 octobre 1956, a été supprimé par l'avenant du 27 janvier 1971. La comptabilisation des « opérations de gestion » est désormais réglée par le quatrième alinéa de l'article 20 quater ci-dessus.

(3) L'article 22, qui visait le prélèvement de 10 % sur les dépenses publiques institué par le décret du 25 juillet 1939, a été abrogé par l'avenant du 30 juillet 1949, le prélèvement en question ayant été supprimé par la loi du 14 septembre 1948.

(4) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 27 janvier 1971, de cet article qui avait déjà été modifié par les avenants des 30 juillet 1949, 10 juillet 1952 et 25 octobre 1956. Elle concerne l'ensemble des immobilisations de la S.N.C.F. autres que le matériel naval (dont le renouvellement demeure régi par l'article 23 bis ci-après), alors que, précédemment, l'article 23 intéressait le seul renouvellement du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage, la détermination des dotations d'amortissement et de renouvellement des installations fixes procédant du jeu combiné des articles 21 et 28, désormais supprimés.

(5) Article introduit par l'avenant du 10 juillet 1952.

Art. 24 (1) : Si, en fin d'exercice, le compte de pertes et profits de la Société Nationale, après constitution éventuelle de la provision pour impôts et affectation à la couverture des investissements des plus-values de réalisation d'actifs non amortissables, fait apparaître un bénéfice, celui-ci sera :

- en premier lieu, utilisé à la compensation des déficits reportés,
- ensuite affecté à un compte de réserve spéciale à concurrence des plus-values de réalisation d'actifs amortissables, puis à un compte de réserve ordinaire jusqu'à ce que son solde atteigne 10 % du montant des produits d'exploitation de l'exercice,
- enfin, pour le solde éventuel, affecté comme il en sera décidé par l'Assemblée générale.

Si le compte de pertes et profits fait, au contraire, apparaître un déficit, ce dernier sera :

- en premier lieu, couvert par un prélèvement sur les disponibilités du compte de réserve ordinaire, visé à l'alinéa précédent,
- à défaut, reporté à nouveau.

Art. 24 bis (2)

Art. 25 (3) : Pour les exercices au titre desquels est prévu le versement par l'Etat à la Société Nationale de la subvention forfaitaire visée à l'article 18 bis ci-dessus, le montant de cette subvention sera ajouté aux produits d'exploitation, étant précisé que, pour l'application des dispositions de l'article 24 ci-dessus :

- s'il devait en résulter, à la fin de l'un des exercices 1970 à 1972, un solde excédentaire, la subvention allouée pour cet exercice serait transformée dans la double limite de cet excédent et d'un montant de 100 millions de francs, en une avance de l'Etat à valoir sur la subvention forfaitaire de l'exercice suivant ;
- s'il devait, au contraire, en résulter, à la fin de l'un des exercices 1971 à 1973, un solde encore déficitaire, l'avance ci-dessus visée, éventuellement constituée à la fin de l'exercice précédent, serait transformée en subvention dans la limite du montant de ce déficit ;
- s'il subsiste, à la fin de l'exercice 1973, un solde résiduel de ladite avance, ce solde sera transformé en subvention et ajouté à ce titre aux produits de cet exercice.

Art. 26 (4) : Indépendamment des ressources destinées à faire face à ses besoins de trésorerie, la Société Nationale ne pourra emprunter qu'en vue de :

(1) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 27 janvier 1971, de cet article qui avait été modifié déjà par les avenants des 30 juillet 1949 et 10 juillet 1952. Elle concerne, à la fois, l'affectation du bénéfice éventuel du compte de pertes et profits et la couverture du déficit éventuel de ce compte, alors que, précédemment, ce dernier point relevait de l'article 25, l'article 24 traitant de la seule utilisation du solde créditeur du « compte conventionnel annuel d'exploitation ».

(2) Cet article, qui fixait les conditions de placement et d'utilisation des disponibilités des fonds de renouvellement et de réserve, a été supprimé par l'avenant du 27 janvier 1971. Il avait été introduit par l'avenant du 30 juillet 1949 et modifié par celui du 10 juillet 1952.

(3) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 27 janvier 1971, de cet article qui avait déjà été modifié par les avenants du 30 juillet 1949 et du 10 juillet 1952. Les dispositions auxquelles elle se substitue, qui avaient trait aux conditions suivant lesquelles devait être apuré le déficit éventuel du « compte conventionnel annuel d'exploitation », sont devenues sans objet, les modalités d'apurement du compte de pertes et profits étant réglées par la rédaction nouvelle de l'article 24.

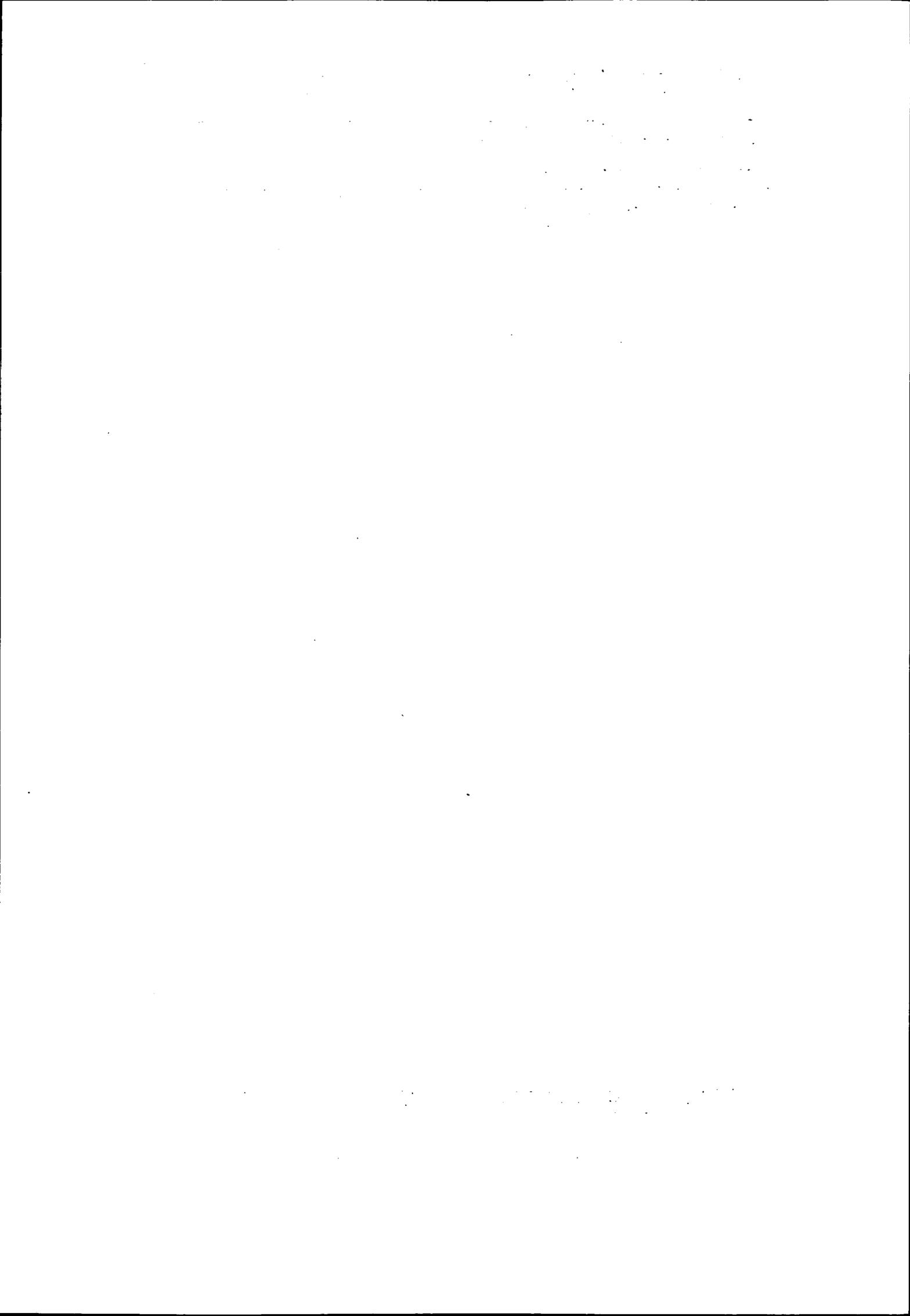
(4) Nouvelle rédaction, résultant de l'avenant du 27 janvier 1971, de cet article qui avait déjà été modifié par la loi du 30 novembre 1941 (cf. à ce sujet le renvoi afférent à l'avant-dernier alinéa de l'article 31 ci-après) et par l'avenant du 10 juillet 1952.

1) couvrir ses dépenses d'investissement non couvertes par des ressources d'auto-financement, ainsi que la variation en valeur de ses approvisionnements.

2) procéder au remboursement, à la consolidation ou à la conversion des emprunts couvrant les dépenses visées au 1) ci-dessus.

Le montant des emprunts à faire aux deux titres ci-dessus ainsi que l'accroissement éventuel du montant des emprunts de trésorerie seront fixés annuellement par le ministre de l'Economie et des Finances (1).

(1) Cet alinéa remplace les dispositions relatives aux modalités de fixation du montant des emprunts à émettre par la S.N.C.F. qui, antérieurement à l'intervention de l'avenant du 27 janvier 1971, figuraient à l'article 28, désormais supprimé.



CHAPITRE 2

LES COÛTS DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET ROUTIER

L'évaluation financière du schéma et les études de faisabilité requièrent la connaissance des coûts de transport.

Dans le premier cas, évaluation financière globale du S.R.T.C., il suffira sans doute d'utiliser un coût moyen pour établir dans quelle enveloppe financière approximative se situe l'effort demandé pour la réalisation du schéma. Mais l'emploi de coûts moyens ne doit pas faire oublier les variations importantes qui peuvent exister entre services de transport d'apparences comparables.

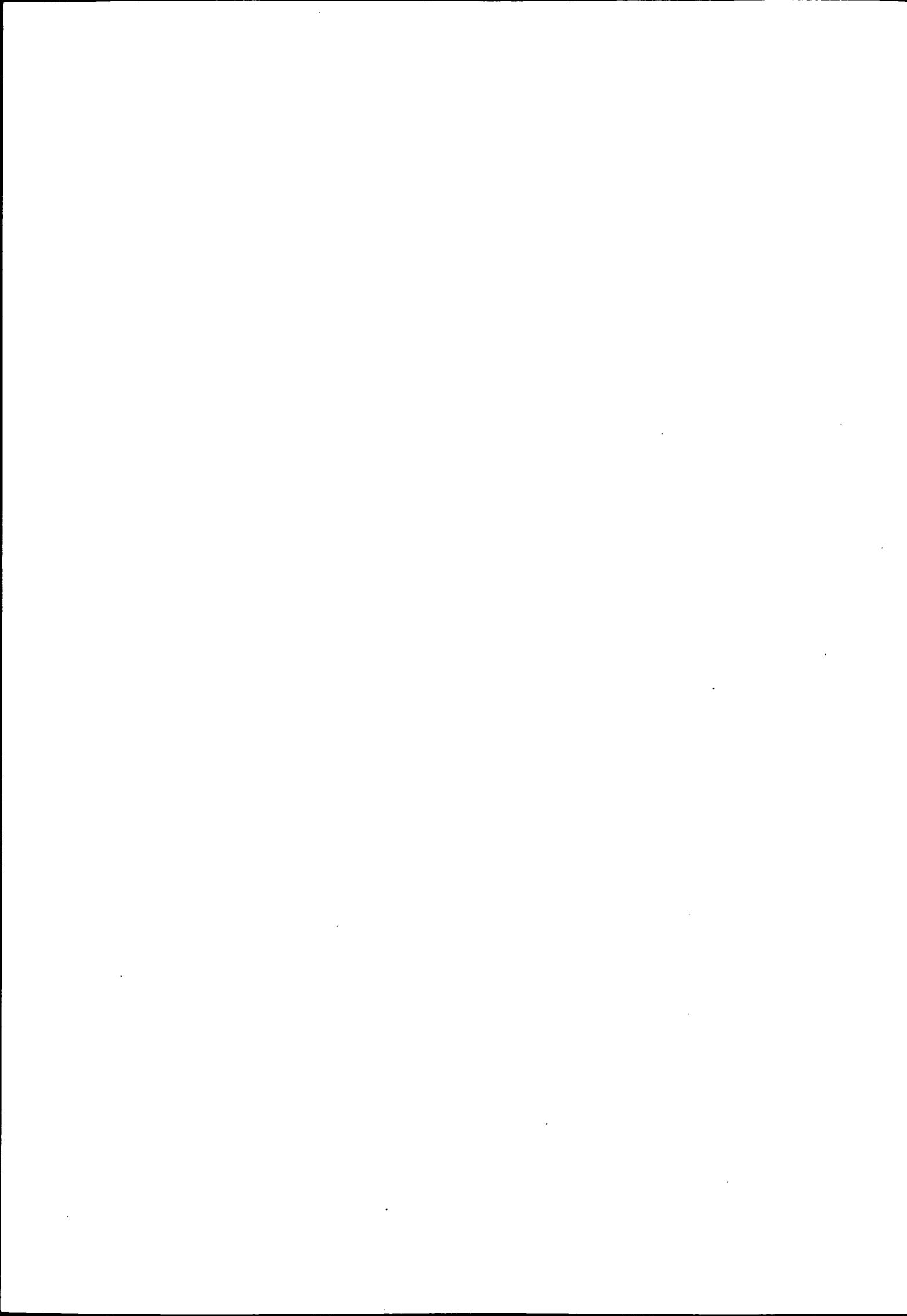
Par contre, la partie financière d'une étude de faisabilité sera dans tous les cas, l'objet de négociations entre le demandeur de l'amélioration de service et le transporteur puisqu'elle devra déboucher sur la mise au point d'une convention.

Il est important de pouvoir apprécier le montant des charges présenté par le transporteur ainsi que les méthodes de calcul utilisées et de savoir si les coûts tiennent compte, par exemple, de la nature du service (desserte omnibus, rurale, service suburbain, liaison express interurbaine) ou du caractère marginal ou non de l'opération envisagée.

La connaissance de certains coûts relève du secret commercial et est alors impossible. Parfois il est difficile d'avoir une vue exacte de ce qu'ils recouvrent sous le sauf dans certains cas particuliers où les barèmes utilisés sont sous le contrôle de l'Etat. C'est le cas des services omnibus de la S.N.C.F., qui font l'objet d'une comptabilité spéciale dans le cadre du contrat de programme passé entre l'Etat et la S.N.C.F.

L'objectif du chapitre est de présenter le maximum de renseignements sur les coûts ferroviaires et routiers afin de permettre à ceux qui en sont chargés, d'aborder l'évaluation du schéma et les études de faisabilité dans les meilleures conditions possibles.

Les données indiquées ici doivent permettre de faire les premières évaluations nécessaires en particulier pour l'évaluation financière du schéma étant entendu que la définition et le calcul précis des coûts de transport sont ensuite arrêtés cas par cas au moment où le schéma entre dans sa phase de réalisation.



2.1. LES COÛTS FERROVIAIRES

La S.N.C.F. possède pour son usage propre des barèmes de coûts qu'elle utilise pour sa comptabilité et pour la mise au point de conventions.

Ces barèmes ont deux origines :

— les études quinquennales réalisées sur l'ensemble du réseau et qui permettent l'établissement de coûts unitaires de base.

Depuis 1974, la S.N.C.F. a remis en cause le principe des études quinquennales. Elle s'efforce de mettre au point des études annuelles plus légères en s'appuyant, par ailleurs, sur une nouvelle méthode comptable.

— le règlement FC 12 J de la S.N.C.F. qui ne concerne que *les services omnibus de voyageurs*. Ce règlement permet l'évaluation des charges et recettes de ces lignes et il utilise les coûts unitaires du barème FC 11 e n° 74 dont l'établissement annuel est réalisé par la division des Etudes de Coûts et des Bilans Economiques de la S.N.C.F. Seuls les coûts d'entretien des installations fixes sont tirés des études quinquennales précitées.

Selon que l'amélioration de service a ou n'a pas un caractère omnibus, la méthode de calcul des coûts est différente.

2.1.1. Le calcul des coûts pour les services omnibus ferroviaires

Après avoir exposé les grandes lignes de la méthode utilisée, on citera quelques exemples de coûts (moyenne et écart par rapport à la moyenne), pour donner, enfin, des calculs-types de formation de coûts.

A) LA METHODE — LES PRINCIPES DU REGLEMENT COMPTABLE FC 12 J.

Actuellement la S.N.C.F. évalue le déficit des améliorations de services omnibus qui lui sont demandées par les collectivités locales selon les mêmes principes que ceux qu'elle utilise pour le calcul des compensations qu'elle réclame à l'Etat lorsque celui-ci demande le maintien d'une ligne dont la S.N.C.F. veut la fermeture aux termes du contrat de programme.

Ainsi, pour les améliorations de services omnibus, c'est le barème FC 11 e n° 74 et le règlement FC 12 J qui sont employés par la S.N.C.F. Ainsi, la S.N.C.F. demande aux collectivités locales « la couverture des charges nettes » selon le 1er alinéa de l'article 18 ter de la Convention du 31 août 1937.

Dans le cas des services omnibus, ces charges nettes tiennent compte d'un taux de 17 % pour frais généraux qui correspondent aux « frais divisionnaires affectables » de la S.N.C.F.

a) Le règlement FC 12 J

Il a donc pour but de donner les bases de la comptabilité, par section de ligne, des recettes et des charges des services omnibus de voyageurs. A l'origine, on trouve la nécessité de justifier le droit à compensation de la S.N.C.F. par l'Etat.

Par ailleurs, les états comptables obtenus doivent permettre de suivre d'année en année l'évolution des résultats des lignes omnibus.

Ce règlement comptable est appliqué depuis le 1er janvier 1970.

b) Les principes de détermination des recettes

Cette détermination est extrêmement complexe. Il y a lieu de considérer les encaissements liés à la ligne considérée et provenant des voyageurs (billets et abonnements) et d'autres recettes (bagages, postes, colis express notamment).

Brièvement, on peut dire que la détermination des recettes repose sur l'examen des attachements et la pratique de sondage dans les trains (chaque trimestre pendant une semaine en principe).

c) Les principes de détermination des charges

« Le principe général consiste à comparer, pour une section de ligne, les charges en l'état actuel de la desserte avec celles qui subsisteraient si le service omnibus était supprimé. La différence de ces montants correspond aux charges afférentes au seul service omnibus ».

On examine successivement :

- les charges des gares (personnel, machines de manœuvre),
- les charges d'accompagnement, de trains, de conduite, d'énergie, d'entretien du matériel (sur la base de taux nationaux),
- les charges d'installations fixes (sur la base de taux moyens par type de ligne UIC), et, celles de gardiennage de passage à niveau.

A ces charges, exceptées celles d'amortissement du matériel, sont ajoutés des frais généraux, à un taux qui est inférieur à celui des frais généraux d'ensemble de la S.N.C.F., puisque correspondant aux seules charges affectables.

B) LES COÛTS DE SERVICES OMNIBUS – RESULTATS

Ils sont très variables d'une ligne omnibus à l'autre. Les chiffres donnés sont ceux de 1974, car les résultats définitifs de 75, ne seront connus qu'au milieu de l'année 1976.

Ainsi le coût moyen au train-kilomètre s'établissait en 1974 à 18,50 F.

Le coût le plus faible était légèrement inférieur à 7 F, le coût le plus élevé dépassant 55 F.

Cette dispersion importante s'explique par les conditions particulières d'exploitation de chaque service (longueur de la ligne, nombre d'arrêts...) et surtout, par l'existence ou l'absence sur la même ligne, d'autres services de la S.N.C.F., voyageurs ou marchandises pouvant participer à la prise en charge des coûts d'installations fixes (passages à niveau, voies et ouvrages d'art, installations de sécurité, installations de télécommunications, bâtiments ...).

La grande majorité des coûts omnibus est toutefois située dans une fourchette moins large : de 12 F à 25 F par train x km en 1974. La fourchette peut être estimée en 1975 de 14 F à 30 F et la moyenne à 22 F par train x km.

C) LA FORMATION DES COÛTS OMNIBUS FERROVIAIRES

Les 2 exemples suivants sont donnés à titre indicatif. Ils concernent des projets particuliers et donnent une idée de la formation des coûts de circulation.

Ils ont été établis à partir des barèmes omnibus de 1974 majorés de 19 % pour actualiser ces coûts pour l'année 1975. Il y a donc lieu de prendre 2 sortes de précautions :

- les coûts réels 1975 ne seront connus que vers le milieu de l'année 1976,
- les charges pour installations fixes ne sont pas comptabilisées.

Exemple 1.

Automoteur électrique Z 4 100
+ une remorque ZRX 14 100
puissance 830 kW
vitesse limite 100 km/h

charges Z 4 100

conduite	2,53
énergie	0,94
entretien	2,38
accompagnement	1,68
frais divisionnaire (17 %)	1,28
intérêts et amortissements	2,11

charges ZRX 14 100

entretien	0,64
frais divisionnaires affectables (17 %)	0,11
intérêts et amortissements	0,63

Coût kilométrique 12,30 F H.T.
soit 13,16 F (T.V.A. incluse)

Exemple 2.

Automoteur diesel X 4 500
2 caisses indissociables (1 motrice + 1 remorque)
puissance 330 kW
vitesse limite 120 km/h

Parcours annuel : 41 000 km + 3 000 km « haut-le-pied »
durée d'exploitation : 252 jour/an

Charges :

accompagnement	1,77
personnel des gares	0,07
charges diverses de gares	0,01
indemnités accidents-incidents	0,03
conduite	3,31
énergie	0,48
entretien	3,12
frais divisionnaires affectables (17 %)	1,47
charges financières	2,09
T.V.A. (7 %)	0,86

Soit 14,05 F par train x km sur la base de 41.000 km

N.B. — Le matériel peut fort bien parcourir pour d'autres usages des km supplémentaires dans l'année. La comptabilité utilisée en tient compte.

2.1.2. Le calcul des coûts pour les services express ou rapides

Il s'agit du domaine « commercial » de la S.N.C.F. par opposition aux services omnibus.

La S.N.C.F. possède des barèmes de coûts qui lui sont propres et qu'elle ne publie pas. Il est donc impossible d'avoir des coûts pouvant servir à une évaluation des charges correspondant à ces services.

Toutefois il est possible de faire les deux remarques suivantes :

— les charges de circulation des trains express sont sans doute inférieures aux charges omnibus correspondantes. Cela tient avant tout aux conditions d'exploitation plus favorables (moins d'arrêts et plus longues distances) qui diminuent l'impact des charges fixes dans le coût kilométrique.

— mais de même que la S.N.C.F. applique un taux de majoration pour les frais divisionnaires affectables, elle facture un taux variable de « péage » destiné à couvrir ses frais divisionnaires non affectables.

2.2. LES COÛTS ROUTIERS

Il n'existe pas d'étude donnant des informations exhaustives sur les coûts des services routiers de transport collectif. Les informations fournies ici sont donc partielles mais elles permettent néanmoins de se faire une idée sur les coûts et leur diversité.

2.2.1. Services routiers de la S.N.C.F.

Les services routiers de la S.N.C.F. relèvent d'une comptabilité spéciale car, correspondant à des transferts sur route de services ferroviaires, ils font l'objet de compensations de l'Etat à la S.N.C.F.

En 1974, la moyenne des charges au véhicule x kilomètre s'est établie à 3,36 F, la charge la plus faible étant proche de 2,30 F et la plus élevée dépassant 7 F.

Une évaluation rapide des coûts correspondants pour l'année 1975, donne une moyenne de 4 F, un minimum de 2,70 F et un maximum supérieur à 8,50 F par véhicule x kilomètre.

Ce sont les conditions d'exploitation particulières de chaque ligne qui expliquent cette importante diversité (type d'autocar : le prix d'achat peut varier du simple au double ; la nature de la desserte : fréquence, nombre d'arrêts ...).

A titre d'exemple, le cas d'un service est fourni ici.

distance annuelle parcourue	33.000 km
rémunération du transporteur	2,85 F
organisation-contrôle S.N.C.F.	0,14 F
charges diverses	0,15 F
frais divisionnaires	0,37 F
T.V.A. (7 %)	0,25 F
coût kilométrique	<u>3,76 F</u>

2.2.2. Services réguliers

Les lignes régulières d'autocar présentent la même diversité.

Le prix de revient moyen, établi à partir d'un petit échantillon d'entreprises de la région Rhône-Alpes est en 1975, de 3 F/km car.

Mais le prix de revient dépend, bien sûr, des conditions d'exploitation. Ainsi, pour la même entreprise ayant plusieurs lignes, le prix de revient moyen est de 2,70 F mais la ligne la moins onéreuse ne coûte que 1,14 F au kilomètre alors que la plus « chère » revient à 3,60 F.

Il y a lieu de remarquer que, dans le cas d'une convention avec une collectivité locale, l'entreprise majorerait son prix de revient d'un certain pourcentage de bénéfice et le coût kilomètre pour la collectivité locale serait donc supérieur au prix de revient kilométrique de l'entreprise.

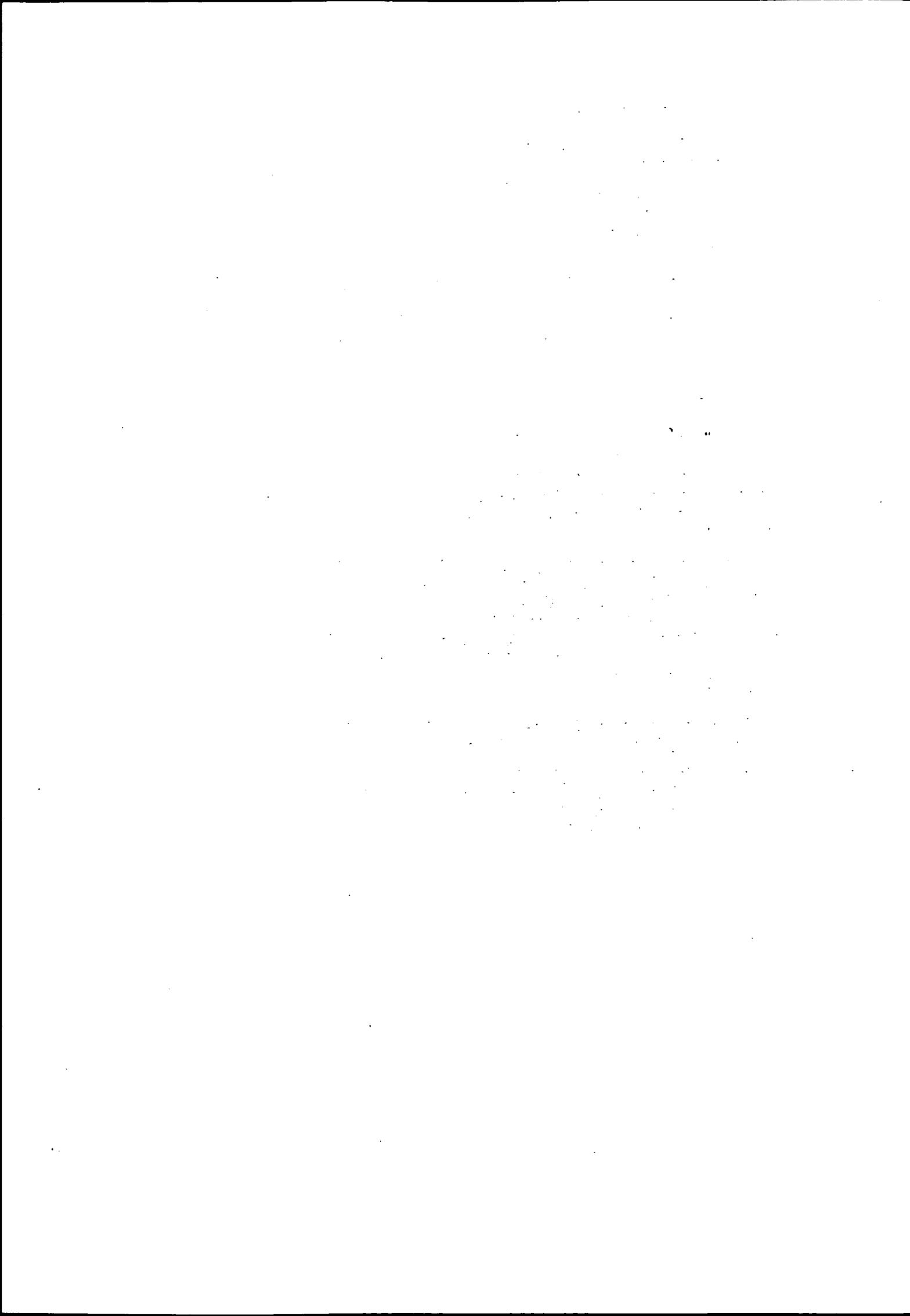
2.2.3. Ramassage ouvrier

Les lignes de ramassage ouvrier organisées par les employeurs pour le personnel de leurs entreprises sont proches par leur structure et leurs prix de revient des lignes régulières. Et les prix de revient de ces services peuvent donc être utilisés comme référence pour l'évaluation financière du schéma à condition bien-sûr de leur affecter une majoration pour bénéfice afin d'aboutir à un coût proposé par le transporteur.

Une étude récente « Transport employeur » réalisée en décembre 1974 par l'I.R.T., le CETE de Lyon et le groupe de Sociologie Urbaine, fournit un certain nombre de renseignements à partir de l'exemple de l'agglomération lyonnaise. Ainsi le prix de revient minimum par établissement est de 2,50 F par kilomètre pour un établissement ayant 5 lignes de 12 km en moyenne, et de 2,70 F pour un établissement dont les 4 lignes ont 19 kilomètres en moyenne. A l'inverse, le prix de revient maximum est de 10,80 F par kilomètre pour une ligne de 3 km en agglomération.

Sur 15 établissements ayant des lignes en dehors des limites du SDAU, 7 dépendent entre 2 et 5 F/km, 5 entre 5 et 7 F/km et 3 plus de 7 F/km.

Le prix de revient, est en règle générale, le plus élevé en ville, moyen en banlieue et le plus faible hors du SDAU. Ainsi pour une entreprise de plus de 4.000 salariés, le coût du ramassage s'établit dans les limites du SDAU à 8,2 F par km-car alors qu'il n'est que de 2,50 F hors du SDAU.



CHAPITRE 3

QUELQUES PROBLEMES DE TRANSPORT

Les questions qui seront traitées ici ne sont pas l'objet principal d'une étude de schéma, mais elles interviennent au moins marginalement dans l'étude.

En effet, qu'il s'agisse d'obtenir une bonne rentabilisation du parc ou d'établir une coopération entre transporteurs pour résoudre une difficulté particulière, c'est l'ensemble des niveaux et catégories de transport qui de proche en proche se trouvera affecté par des changements de technique d'exploitation.

Par ailleurs, certains des thèmes abordés ci-après peuvent dans la mesure où il leur serait reconnu un intérêt d'ordre régional, être traités à part entière dans le schéma régional de transport collectif.

Seront successivement abordés :

- les transports collectifs en zone rurale
- la recherche d'autres modes d'exploitation des transports collectifs
- l'amélioration de la pénétration en ville des transports collectifs interurbains
- les transports spécialisés de personnel et de scolaires.



3.1. LE TRANSPORT COLLECTIF EN ZONE RURALE

Et d'abord qu'est-ce qu'une zone rurale ?

Le critère démographique le plus souvent repris (en particulier par le Ministère de l'Agriculture) revient à retenir comme rurale toute zone ne comportant pas de communes de plus de 15.000 habitants.

Ceci ne doit pas pourtant faire penser qu'il faille omettre, en abordant un « problème de transport en zone rurale », de faire ce que l'on appelle parfois péjorativement une monographie de la zone à étudier sous ces aspects sociaux, économiques, et, cela afin de chercher à mesurer les caractéristiques spécifiques de toutes sortes d'une telle zone, dont certaines s'avèreront essentielles pour mieux organiser les transports.

Le milieu rural français n'est pas homogène pour de multiples raisons topographiques, techniques, de cultures, d'évolution industrielle, d'impact de l'urbanisation, de répartition de la carte scolaire, de répartition des services offerts par les villes proches, de composition de la population etc... (1)

A) Y-A-T-IL DES PROBLEMES DE TRANSPORT COLLECTIF DANS CES ZONES ?

Il semble qu'il soit nécessaire de distinguer deux aspects :

- les valeurs symboliques attachées aux modes de transport
- le service effectif rendu par le transport collectif à ses usagers.

En effet, au delà des réflexions « avec la voiture, je suis libre », « avec le car, je suis contraint », il apparaît à travers les interviews d'habitants de ces zones, et les discussions avec les « notables » locaux que le car et le train sont perçus comme les moyens de ne plus être enclavés (en oubliant alors le rôle qu'ils ont joué dans l'exode rural), d'avoir un lien « collectif » avec la ville. Ces valeurs symboliques induisent des interprétations hâtives des réponses à des questionnaires sur les « déplacements », car, et c'est là où intervient le 2^e aspect, en définitive, dans les campagnes, le transport collectif est avant tout le transport scolaire (déplacement obligé), en partie le ramassage ouvrier (déplacement obligé), et, en petite partie les services réguliers, utilisés par des captifs du TC qui ne peuvent disposer de voiture particulière.

En première conclusion, on peut avancer qu'il appartient aux équipes d'étude de détecter à quel niveau se situe le problème de transport

- réorganisation du transport scolaire
- restructuration et adaptation d'horaires de lignes régulières routières ou services ferroviaires

et que sa solution concrète, sera le résultat d'une bonne mise au point où seront parties prenantes : les transporteurs, les administrations et les collectivités locales.

Une deuxième conclusion provisoire, est que les mécanismes en jeu étant complexes, il y a peu de chances pour que le niveau d'études et de propositions doive être large : probablement faut-il mieux envisager 10 communes que 40 ou 100. Mais bien sûr, cela dépend :

- de la structure du réseau TC
- de la structure administrative.

(1) Pour faciliter cette approche du « milieu rural » à des équipes d'études qui n'y sont pas habituées, la D.T.T. a fait réaliser une étude de cas intitulée « Conditions d'émergence d'un problème de transport ».

Une troisième conclusion provisoire est qu'une approche strictement « transport » comme celle envisagée ci-dessus ne suffit pas dans l'évolution à long terme du milieu rural, car à cet horizon c'est la mise à disposition de tous les services à la population qui doit être réorganisée dans son ensemble (cf. rapport de M. DUCHENE-MARULLAZ).

B) QUELLES METHODES D'ETUDES PEUT-ON EMPLOYER ?

Nous reprenons ici quelques paragraphes de la note de synthèse de l'étude citée plus haut, réalisée à la demande de la D.T.T.

Deux grands types d'objectifs semblent envisageables :

— s'efforcer d'accroître la satisfaction des habitants en comblant des besoins de déplacements mal assurés. Dans ce cas, il importe de ne pas négliger la situation marginale qu'occupe actuellement le car dans les déplacements des ruraux : marginale par la proportion des déplacements assurés, et par le poids des catégories sociales concernées.

Il s'agira alors de choisir entre une simple adaptation à cette situation et une tentative pour modifier les comportements.

— s'efforcer d'apporter la satisfaction symbolique largement classée sous deux formes : le transport en commun est une infrastructure qui peut assurer le désenclavement de certaines régions et il est un service public indispensable à l'exercice d'une parité fortement revendiquée entre milieu rural et milieu urbain.

Au vu de ces objectifs, trois procédures d'intervention sont à considérer :

— dans un premier cas, il s'agit d'une réorganisation des réseaux réguliers et spéciaux à partir des services, véhicules et entreprises existants, afin de mieux les adapter à la situation actuelle. Il paraît inutile dans ce cas d'entreprendre des études lourdes (enquêtes ménages, scénarios) et préférable, après avoir obtenu un consensus sur une nouvelle organisation, de concentrer l'effort d'observation et d'analyse sur la période d'essai indispensable.

— Dans un second cas, les intervenants (Administrations et collectivités locales notamment) souhaitent mettre sur pied un nouveau système justifié par la situation locale. Le problème du marché et de l'image de ce système nécessite probablement une enquête préalable car une grande part du succès repose sur la qualité du lancement et l'adaptation du produit. Mais là encore s'impose un effort d'analyse au cours de la période d'essai.

— Enfin un troisième cas a été soulevé qui, bien que paraissant anticiper largement sur les orientations actuelles, méritait d'être évoqué : celui de l'insertion des transports en commun dans une politique des services publics spécifique aux milieux ruraux peu denses.

Ce cas supposerait une réorganisation parallèle des réseaux de transport et des services, ceux-ci pouvant dans certains cas être assurés par des agents itinérants communs à plusieurs administrations.

Dans cette situation, très hypothétique, il s'agirait d'un travail interadministratif supposant une forte volonté d'innovation de la part des administrations et des élus locaux.

3.2. RECHERCHE D'AUTRES MODES D'EXPLOITATION DU TRANSPORT COLLECTIF

Il s'agit de modes autres que, d'une part, l'exploitation (journalière, hebdomadaire, bihebdomadaire) d'un service régulier routier ou d'une ligne de chemin de fer, et, d'autre part, le service spécialisé à clientèle prédélimitée.

Les actions qui seront entreprises viseront à la proposition d'un service de transport mieux adapté à la demande avec, dans la mesure du possible, réduction du prix de revient du service.

Il est paradoxal de noter que cette recherche d'autres modes d'exploitation du transport collectif se pose toujours avec acuité lorsque le service existant est considéré comme déficitaire ou bien lorsque, à la création d'un service classique, est opposé un « trop cher » !

Qu'il s'agisse de milieu péri-urbain ou de milieu rural la caractéristique est une population, parfois peu nombreuse, souvent dispersée, voire diffuse à collecter.

Plusieurs questions se posent donc : comment connaître la demande ? Comment rassembler les voyageurs concernés ? Et cela, au moindre coût, pour l'entreprise.

Une autre série de problèmes existe par rapport à l'offre de transport et en particulier par rapport :

- . au type de véhicule utilisé (capacité, modalité, de conduite),
- . à l'organisation de l'utilisation d'un parc donné d'entreprise ...

Une dernière série de questions est relative

- . au financement de ces exploitations nouvelles
- . à l'initiative et à l'animation du projet
- . à la responsabilité de la mise en œuvre.

3.2.1. La demande de transport

A) EXPRESSION

Pour qu'ils s'expriment il faut que les demandeurs soient en possession d'informations :

- . horaires
- . cartes
- . possibilités de correspondances
- . etc...

Il faut également qu'ils reconnaissent les points-arrêts : types d'abris, de gares routières, etc.

La demande peut être ponctuellement recensée : à la mairie par un organisateur lié à la collectivité locale, par un regroupement de transporteurs...

La demande peut être exprimée au coup par coup : téléphone par exemple, ce qui nécessite un standard et des points d'appels publics.

B) COLLECTE DES USAGERS

Un véhicule peut, de porte à porte, rassembler les voyageurs.

Des points de rassemblement peuvent être ralliés par les voyageurs, selon leurs propres moyens, et, là ils seront pris en charge par le transporteur soit à heures fixes, soit à heures convenues.

3.2.2. L'offre de transport

La diversification du parc des entreprises est à priori séduisante : taxi, minicar, petit car, grand car avec plus ou moins de confort.

Mais, des transports « excursions », « ramassage » peuvent justifier un parc homogène, de bonne qualité, récent, de cars de 45 places qui une fois amortis sont remis en lignes régulières.

Et par ailleurs, est-ce qu'une diversification du parc ne suppose pas des entreprises de bonne taille, c'est-à-dire, soit des créations de G.I. E. soit des regroupements d'artisans... etc. ce qui n'est pas sans poser une question de délais du regroupement liée à l'évolution des mentalités ?

Un nouveau type de matériel pourrait être recherché pour les lignes ferroviaires.

Si du côté du transport routier, la présence d'un seul agent à bord est acquise, une évolution ne devrait-elle pas se rechercher dans les pratiques, de la S.N.C.F. en deçà de certains seuils de voyageurs ?

De meilleures rotations de matériel peuvent être recherchées par adaptation des horaires ou des fréquences en jouant à la fois sur les heures d'ouverture et de fermeture des écoles, des établissements industriels, commerciaux, des équipements publics ..., sur les fréquences des services etc. Ceci permettrait notamment d'envisager l'utilisation privilégiée mais non exclusive des cars spécialisés notamment scolaires.

3.2.3. Initiative et mise en œuvre

Le transport tend, dans son organisation, à devenir de plus en plus un service public relevant à la fois

- d'une « animation locale »
- de rapports contractuels.

A) ANIMATION LOCALE

La réglementation actuelle, même si elle gagne à être modifiée, offre des possibilités d'action non négligeables mais mal connues.

L'administration des transports ne peut maintenant remédier partout à ces carences ; ne peut-on envisager à des niveaux pluri-communaux surtout, de développer une fonction, celle de l'organisation du transport (dans le cadre de P.A.R., de contrats de pays, de syndicats inter-communaux...) ?

B) RAPPORTS CONTRACTUELS

La profession de transporteur existe : ne peut-on y développer la pratique contractuelle : contrat annuel, à longue durée... contrat entre transporteurs ou groupement de transporteurs et une commune ou un groupement pluri-communal pour un service donné, ou un objectif de qualité de service, dans un cadre financier précis (tarification, subvention...) ?

3.2.4. Caractéristiques d'offres de transport collectif

On distingue les services à itinéraires fixes, les services où l'utilisateur s'engage à une utilisation, et, les services à accès immédiat.

A) LES SERVICES A ITINERAIRE FIXE

1) les services réguliers de type « omnibus » (l'autocar, fer)

caractères :

- . itinéraires connus (jours, lieux)
- . nombreux arrêts connus (heures)

2) les services réguliers de type « express » ou « rapide » (l'autocar, fer)

caractères :

- . vitesses plus élevées que pour le cas précédent
- . moins d'arrêts que pour le cas précédent
- . intéressants pour certains types de structures spéciales.

3) les minibus ou taxis collectifs à itinéraire fixe

caractères :

- . peut être intéressant pour le rabattement, pour des zones de très faibles densités
- . un problème de mise en place (accord avec un artisan taxi, un syndicat ...)

B) SERVICES COLLECTIFS NECESSITANT QUE L'USAGER S'ENGAGE A UNE UTILISATION REGULIERE OU PUISSE RESERVER A L'AVANCE

caractères généraux :

- . service porte à porte
- . sous forme d'abonnement
- . une inscription administrative est requise dans certains cas.

1) ramassage employeur

En dehors des agglomérations où le versement transport est institué, il reste une solution intéressante pour l'employeur mais présente des inconvénients pour l'employé : dépendance par rapport à l'employeur, et pour le transporteur : complexité des circuits et de leur rationalisation.

2) ramassage scolaire

Son développement est lié aux décisions du ministre de l'Education relatives aux implantations scolaires.

La complexité de certains circuits, l'impossibilité de l'utilisation de ces cars par des non scolaires sont les difficultés les plus souvent mises en avant.

3) utilisation collective de minibus

Cette solution est économique car le chauffeur n'est pas rémunéré mais pose des problèmes de responsabilité civile et pénale, pour les assurances, etc ...

4) l'utilisation collective de la voiture individuelle

Elle pose un problème d'assurance, et, un autre, de règlement du prix.

5) le service à la demande préalable non spécialisée

Il implique un support important : abonnement, fichier, organisation du circuit.

C) SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF PUBLIC OU PRIVE D'ACCES IMMEDIAT

Citons pour information :

- a) taxi collectif à itinéraire variable :
c'est une gestion lourde
- b) minibus à itinéraire variable :
la gestion est lourde aussi
- c) transport de clientèle.

3.3. PENETRATION EN VILLE DES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS INTERURBAINS

Seuls sont signalés ici quelques aspects techniques de la question, à l'exclusion des données réglementaires (rôle du périmètre urbain) et de leurs utilisations par les autorités d'agglomération (un transport pour les habitants de l'agglomération au sens strict).

3.3.1. Gares routières

Plusieurs questions méritent examen pour chaque ville,

- . y-a-t-il gare routière publique, commune à plusieurs où à toutes les entreprises de transport ?
- . y-a-t-il une ou plusieurs gares privées ?
- . quelque soit le cas, quelle en est (ou en sont) la localisation par rapport aux principaux équipements publics ou privées de la ville ? (hôpitaux ... commerces ...)
- . quelles sont les correspondances avec la gare S.N.C.F., avec le réseau urbain ? (s'ils existent bien sûr)
- . quel est le régime financier de ces gares routières ?

Il faut rappeler que les gares routières publiques sont concédées par l'Etat.

3.3.2. Les axes de pénétration

- . y-a-t-il effectivement des difficultés de pénétration ? lesquelles : ralentissement de la vitesse à cause d'encombrement, de feux mal synchronisés ...
- . ces difficultés ont-elles été traitées au niveau du plan de circulation ? peuvent-elles l'être ?

Probablement le traitement de ces questions sera-t-il fonction

- 1) de la taille de l'agglomération
- 2) de l'importance des circulations de cars.

3.4. LES TRANSPORTS SPECIALISES DE PERSONNEL ET DE SCOLAIRES

3.4.1. Importance de ces catégories de transports

S'il est relativement facile d'avoir une vue claire et assez juste des transports spécialisés d'écoliers, à partir des rapports annuels des directions départementales de l'Équipement, des rapports de l'inspection générale, la situation des services spécialisés dans le transport de personnel reste encore mal connue ; seules quelques enquêtes localisées ont été faites, l'enquête sur l'utilisation du parc d'autocars ou l'enquête sur la structure des entreprises donnant des indications très agrégées difficilement exploitables sur le plan opérationnel.

A) LES TRANSPORTS SCOLAIRES

Ils sont assurés de deux manières :

- les services réguliers desservent certains établissements d'enseignement, effectuant le 1/3 de ces déplacements,
- les services spécialisés, sont créés quand les premiers ne peuvent assurer la desserte des établissements ; ce sont les mieux connus.

1 600 000 élèves sont ainsi transportés chaque jour : soit plus de 16 % de la population scolarisée du 1er et 2e degré (année scolaire 1972-1973 ; source Transter n° 4)

a) Les dépenses liées à l'organisation de ces transports par services réguliers et spéciaux étaient en 1972-1973 de 715 millions de F. soit *un coût moyen journalier par élève transporté de 2,52 F* en croissance régulière de plus de 7 % par an depuis 1967-1968, *le coût du transport spécialisé est d'environ 9 % plus élevé que celui du transport régulier.*

b) *L'Etat supporte la plus grosse part de ce coût mais sa participation tend à diminuer*

La part des collectivités locales croît, celle des familles baissant très légèrement. Pour la dernière année comme 1972-1973 les résultats sont les suivants :

Etat	: 55 %
Collectivités locales	: 25 %
Famille	: 17 %
Divers	: 3 %

c) *Les circuits spécialisés de transport scolaire* peuvent être organisés notamment par les communes ou syndicats de commune, (plus de 52 % des circuits), les départements plus de 25 %), les associations de famille ou de particuliers (moins de 20 % des circuits) les établissements d'enseignement (2 % de circuits).

Notons que plus de 2 ans après la réforme de 1973 qui donnait *au département le rôle d'organisateur unique pour l'ensemble des transports réservés aux élèves* 21 seulement utilisent cette voie, 17 d'entre eux étant déjà organisateurs dès 1973.

BI LES TRANSPORTS SPECIALISES DE PERSONNEL

Ils sont « hors coordination » : une simple déclaration est requise depuis la réforme de 1973 pour leur organisation.

Des diverses sources statistiques ayant été confrontées, et sans qu'on puisse séparer les ramassages de personnel essentiellement urbains des autres, on peut estimer à environ :

- . 200 millions, le nombre actuel des voyages-salariés effectués par transport public
- . 50 millions, le nombre pour le transport pour compte propre.

Au moins un million de salariés utilisent les services spécialisés de ramassage de personnel soit 5 % de la population active.

a) Une enquête faite dans la région lyonnaise indique des coûts ; citons :

- . En moyenne, le ramassage coûte 39 F par salarié (ramassé ou non) et par mois aux établissements qui l'ont organisé : la fourchette varie de moins de 20 F à plus de 50 F.
- . Le coût moyen du ramassage est de l'ordre de 100 F par salarié transporté, soit 5 à 7 % du salaire mensuel.

CETE de Lyon - groupe de sociologie urbaine source I.R.T. - Décembre 1974 -
TRANSPORT EMPLOYEUR.

b) Ces coûts sont bien sûr supportés par l'entreprise ; l'enquête précitée montre que le transport-employeur répond surtout à des difficultés rencontrées dans le recrutement de main-d'œuvre, et, donc que ramassage et prime de transport sont très rarement des actions substituables l'une à l'autre d'autant plus que la prime peut être un élément de convention collective.

c) Les entreprises enquêtées qui organisent un ramassage pour leur personnel sont pessimistes quant à une amélioration rapide des transports collectifs urbains et le versement-transport ne constitue qu'une charge plus ou moins lourdement ressentie qui ne change pas fondamentalement leur position quant au ramassage de personnel qu'ils le fassent ou non.

3.4.2. Origines - justifications - évolution des transports spécialisés

De statuts différents, ces transports ont une origine technique relativement semblable : une concentration des destinations et l'éparpillement des habitats.

A) LES SERVICES SPECIALISES EN TRANSPORT DE SCOLAIRES

Ils sont directement tributaires de la stratégie d'implantation des écoles du ministère de l'éducation qui dépend en particulier des mouvements de population, de l'évolution pédagogique et de la politique du personnel enseignant.

Liés à ces déplacements, on trouve de plus en plus de transports dits périscolaires c'est-à-dire aux fins sportives, culturelles etc...

Leur développement en termes de trafics est en grande partie indépendant du secteur proprement dit des transports ; toutefois certains problèmes sont susceptibles de solutions différentes :

- . meilleure adaptation de services réguliers
- . rationalisation des circuits spécialisés et non augmentation de leur longueur moyenne
- . plus grande souplesse de fixation des horaires de rentrée et sortie des écoles et recherche d'une meilleure rotation des cars
- . plus grandes facilités d'utilisation des cars scolaires par des non scolaires.

B) LES SERVICES DE RAMASSAGE DE PERSONNEL

Ils sont décidés par des entreprises pour différents impératifs qui peuvent s'ajouter les uns aux autres ainsi :

- . des besoins importants de main d'œuvre non disponible à proximité : ramassage massif
- . des besoins spécifiques de catégories de personnel : ramassage vital
- . des besoins peu importants, mais le ramassage est soit la solution la moins onéreuse, soit la seule solution.

Les relations entre l'employeur et la société de transport requise dépendent de leur taille respective.

Un service de transport adapté de meilleure façon aux besoins des transports (aménagement d'horaires, de trajet, de confort ...) est souvent délicat à organiser en raison de la rigidité de fonctionnement des sociétés de transport (nombre de cars et amortissement ..., rationalisation des circuits ..., satisfaction d'autres demandes, etc.).

