

GUIDE DES OPERATIONS DE TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL



JANVIER 1978

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

DÉLÉGATION A L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE
ET A L'ACTION RÉGIONALE

DIRECTION DES TRANSPORTS
TERRESTRES

DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT

SERVICE DES TRANSPORTS INTERURBAINS
DE VOYAGEURS

DIVISION DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES

ATELIER CENTRAL
D'ÉTUDES D'AMÉNAGEMENT RURAL

L'objectif de ce document est de répondre aux différentes questions que peuvent se poser les organismes qui sont confrontés aux problèmes de transport collectif en milieu rural.

A partir d'une analyse des études et expériences menées ces dernières années, il donne, pour chaque phase du déroulement des opérations envisagées, les enseignements et les recommandations dont on pourra utilement s'inspirer.

Le parti de découper ce guide en 10 chapitres, traitant chacun d'une question particulière, est lié à un souci de clarté.

Le «guide d'opérations de transport collectif en milieu rural» ne commence, en fait, qu'au chapitre 3. De manière à permettre de situer le développement des opérations de transport collectif dans leur contexte global, il est précédé :

- des exposés successifs de l'évolution de la politique visant le milieu rural,
- des quelques caractéristiques essentielles de ce milieu et, enfin,
- des données générales relatives aux déplacements et à l'organisation du transport collectif.

Le chapitre 3 trace les orientations générales. Quelques schémas y sont introduits, en guise de support méthodologique.

C'est au chapitre suivant que sont décrites les méthodes alternatives d'analyse, tandis que les modalités d'évaluation financière (recettes, dépenses...) figurent au chapitre 6.

Il a semblé utile d'intercaler, au chapitre 5, la description de la gamme des familles de solutions techniques ; les dispositions réglementaires à respecter, sans oublier la description des mécanismes de financement et de convention, sont décrites au chapitre 7 qui ouvre, en fait, la phase de mise en œuvre d'une opération.

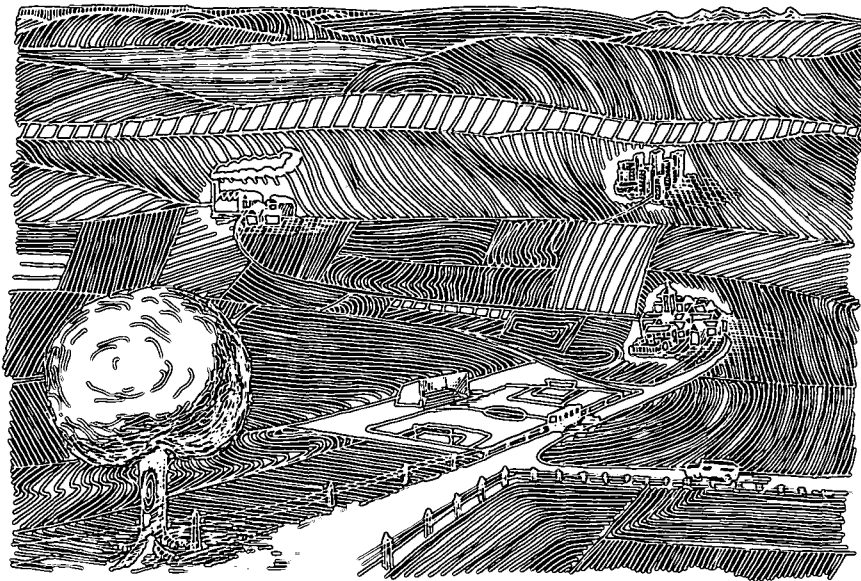
Le chapitre 8 rassemble tous les éléments relatifs aux aspects techniques du lancement de l'opération, les modalités du suivi étant énoncées au chapitre 9.

Les annexes sont des illustrations ou des compléments techniques du texte principal.

SOMMAIRE

Évolution de la prise en compte des problèmes spécifiques du monde rural	5
1. MILIEU RURAL : CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE	9
2. PROBLÉMATIQUE GLOBALE DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN MILIEU RURAL	13
- Les besoins et pratiques de déplacement	
- La place et l'organisation des transports collectifs	
- Les différents acteurs en présence	
- L'apparition d'un problème de transport	
3. RÉFLEXIONS PRÉALABLES SUR LA PRÉPARATION D'UNE OPÉRATION	19
- Les processus possibles pour la préparation d'une opération	
- L'engagement de l'étude	
- Les conditions de réussite	
4. ANALYSE DE LA SITUATION : MÉTHODES ET MOYENS	25
- La délimitation de la zone d'étude	
- Les niveaux d'analyse et le recueil des données	
- L'interprétation et la présentation des résultats	
5. SOLUTIONS TECHNIQUES ENVISAGEABLES	37
- Les services classiques d'autocars	
- Les services de conception originale	
- Les solutions reposant sur la polyvalence des services publics	
6. EVALUATION FINANCIÈRE D'UN PROJET	45
- Les postes de dépenses	
- La structure tarifaire	
- L'estimation de la clientèle	
7. MODALITÉS DE CONVENTIONS ET DE FINANCEMENT	57
- Les aspects réglementaires	
- Les mécanismes conventionnels	
- Les modes de financement	
8. LANCEMENT DE L'OPÉRATION	65
- Le choix d'une solution	
- Le choix de la période de lancement	
- La durée d'expérimentation	
- Les problèmes d'information du public	
9. SUIVI DE LA RÉALISATION	71
- Les données du service	
- La situation financière	
- La fréquentation	
- La présentation des résultats	
10. CONCLUSIONS	77
ANNEXES	
1. Enquêtes - auprès d'un Maire sur la vie locale	83
- auprès du public sur les transports de voyageurs	84
2. Références des principaux textes législatifs et réglementaires	91
3. Définitions de notions usuelles dans le domaine des transports	95
4. Dossier-type de présentation d'une opération	103
5. Synthèses d'études et d'expérimentations (analyse de 8 cas)	117

EVOLUTION DE LA PRISE EN COMPTE
DES PROBLEMES SPECIFIQUES
DU MONDE RURAL



Le milieu rural, confronté à des difficultés nouvelles et croissantes, fait aujourd'hui l'objet d'un souci de remise en valeur et de revitalisation. Après une phase trop longue pendant laquelle son déclin a été considéré comme inéluctable, son importance dans l'équilibre global du pays a réapparu.

Depuis les années cinquante, la politique d'aménagement du territoire a suivi des voies diverses :

- d'un côté, le Commissariat au Plan et la DATAR s'orientaient vers des actions de rééquilibrage des activités et des concentrations humaines sur l'espace national au niveau des principales agglomérations ;
- de l'autre, le Ministère de l'Agriculture se consacrait essentiellement à l'amélioration des équipements ruraux.

Ces dernières années, une évolution très nette s'est produite. Sans abandonner leurs préoccupations traditionnelles, les aménageurs se sont mis d'accord pour mettre l'accent sur le développement global de la petite région rurale, définie comme une ou plusieurs petites villes (derniers échelons de l'armature urbaine, premiers échelons de l'armature rurale) et leur région rurale environnante.

Cette tendance a progressivement fait converger, sur ce point précis, les points de vue du Ministère de l'Agriculture et de la DATAR, concrétisés pour le premier par la naissance en 1968 des Plans d'Aménagement Rural (P.A.R.), pour la seconde par la création de la procédure des Contrats de Pays en 1975.

Il est devenu clair, en effet, que l'aménagement doit considérer la réalité du développement dans toutes ses composantes et qu'il est illusoire de prétendre traiter isolément l'une d'entre elles. Dès lors, tout naturellement, le sujet de l'aménagement se déplace des grands espaces nationaux, interrégionaux, régionaux, pour se centrer sur la petite unité homogène pour laquelle il est évident que les orientations de développement peuvent être plus aisément cernées.

Cette prise de conscience vaut aussi bien pour l'emploi, pour les activités économiques, la vie socio-culturelle, que pour le logement, les services collectifs et, en particulier, le transport des personnes.

C'est pourquoi plusieurs expériences de transports collectifs de personnes en zone rurale entreprises depuis 1975 ont été effectuées dans des zones de P.A.R. ou de Contrats de Pays. Certaines de ces opérations sont décrites de façon synthétique dans l'annexe 5.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler la nature de ces actions globales :

- Le P.A.R. est une procédure menée sous l'égide des Directions Départe-

mentales de l'Agriculture. C'est un programme d'utilisation concertée des moyens ordinaires dont disposent l'ensemble des administrations, collectivités locales, organisations professionnelles et entreprises publiques ou privées concernées par le développement d'une petite région rurale donnée.

Le document n'est pas contraignant ; il se borne à proposer des directives d'orientation. L'élaboration du programme se fonde sur une analyse détaillée de la situation, des ressources et des vocations possibles de la zone. Une animation est déployée pendant toute la durée de la procédure et, en principe, elle doit se perpétuer après son terme.

Le programme, une fois établi par une commission largement ouverte aux élus et aux représentants socio-professionnels, est soumis à l'accord des municipalités et approuvé par le Préfet du département.

Le P.A.R., en principe, n'est pas assorti de crédits spécifiques. Cependant, d'une part, il permet d'obtenir un accès plus facile aux crédits ordinaires et un droit de priorité pour les crédits du Fonds d'Aménagement Rural (F.A.R.) et du Fonds Européen d'Orientation et de Garantie Agricole (F.E.O.G.A.) ; d'autre part, la doctrine actuelle veut que cette procédure ait des liens de plus en plus étroits avec celle des Contrats de Pays, source de financements spécifiques.

Il y a aujourd'hui, en France, plus de 170 P.A.R., dont une quarantaine sont élaborés et approuvés.

— La procédure des Contrats de Pays est plus récente et encore en pleine évolution. Elle est nettement plus rapide ; la concertation s'y réduit le plus généralement à la consultation des élus de la zone, eux-mêmes, et des administrations régionale et départementale sous l'égide des sous-préfets. C'est un contrat conclu entre l'État ou la Région et l'organisme représentatif de la petite région rurale concernée constitué en maître d'ouvrage.

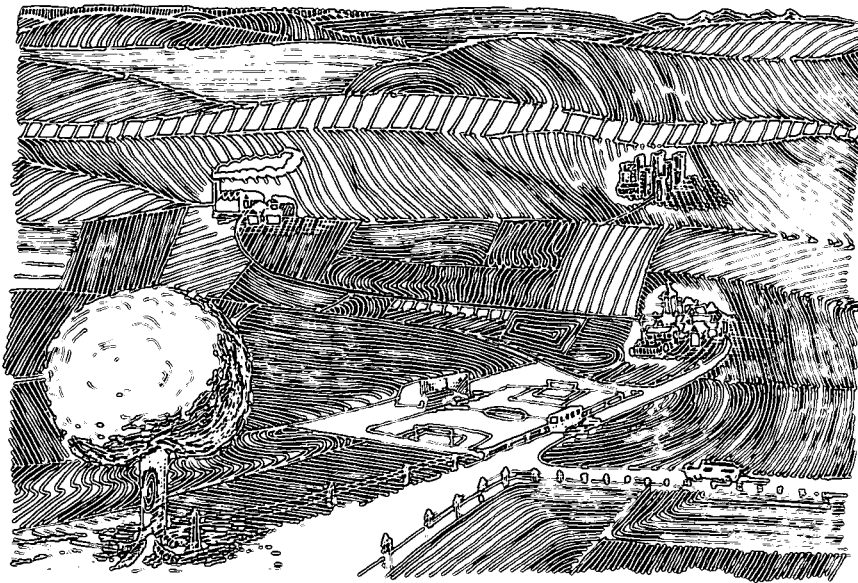
Moyennant un financement spécifique du Fonds Interministériel pour l'Aménagement du Territoire (F.I.A.T.), abondé le plus souvent par des crédits normaux de sources diverses (Établissements publics régionaux, départements, ministères . . .), engagement est pris de réaliser les équipements programmés. Les crédits s'élèvent à un million de francs, en moyenne, par contrat.

Au terme de l'année 1977, on considère que 130 contrats environ seront signés ou en cours. Si, au départ, la procédure était exclusivement nationale, de plus en plus, la responsabilité des choix et des financements se prend à l'échelon régional.

L'ensemble de ce mouvement et de ces préoccupations montre qu'une évolution se produit dans la façon de considérer les problèmes du milieu rural. L'organisation des transports collectifs doit s'y adapter. C'est pourquoi les actions expérimentales se multiplient, visant l'amélioration de la desserte du territoire au niveau le plus fin.

Le transport collectif de personnes peut et doit, à ce niveau, concourir à rendre le cadre de vie plus agréable.

MILIEU RURAL : CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE



Dresser une fresque rapide du milieu rural français dans sa diversité et son évolution récente revient à relever quelques grandes lignes-forces.

L'apparition d'une dichotomie plus ou moins prononcée entre le «milieu rural traditionnel» et une «campagne urbaine aux mains des exploitants agricoles» a modifié les réalités antérieures.

Le premier reste commandé par le rythme et les contraintes des travaux agricoles, imprégné par des comportements spécifiques vis-à-vis de l'argent et de l'épargne, influencé par le rôle des notables, sortes «d'interprètes entre la société paysanne et la société nationale».

La seconde, annonçant l'avenir, se qualifie dans un renversement des normes de production fondé sur la mécanisation, le salariat, les méthodes modernes de gestion et ne résiste pas à l'attraction des valeurs culturelles diffusées par la ville et leur corollaire : une société fondée sur les échanges commerciaux.

Une tendance à l'apparition d'un mode de vie unifié sur l'ensemble du territoire se fait jour. Elle est le fruit de la socialisation des activités à travers le travail, l'école, les loisirs, les services, les équipements, . . .

Pourtant, au delà de cette première caractérisation à base sociologique, il semble qu'il reste plus ou moins de règle d'apprécier la notion de «milieu rural» par rapport à celle de «milieu urbain», en s'appuyant essentiellement sur leurs différences qu'il est aisé de repérer :

- dans la densité moyenne de population,
- dans l'organisation et la division des activités humaines,
- dans l'emploi de l'espace et du temps.

Mais, pour éclairante qu'elle soit, la référence démographique n'en reste pas moins imprécise et insuffisante : une zone rurale peut-elle être définie seulement comme ne comportant pas de communes excédant un nombre précis d'habitants, comme révélant un indice faible de concentration de population . . . ?

Il existe, en fait, de multiples critères permettant d'identifier et de situer ce qu'il devient traditionnel d'appeler les «zones à faible densité» à l'intérieur de l'espace français.

C'est à ce niveau qu'il convient de se demander si le fait de privilégier l'un ou l'autre de ces critères (s'accompagnant de l'usage de la terminologie appropriée à une typologie déterminée) ne révèle pas le caractère abusif de l'expression : «le» milieu rural.

Si l'on parle de «zone à faible densité», ne fait-on pas également allusion à des

«zones déprimées» (aspect économique), à des «zones rurales profondes» (incidence géographique), à des «zones pauvres» (indication sociale) ou encore à des «zones défavorisées» (référence à la qualité du sous-sol, des sites . . .) ?

Ainsi, à travers la variété de ces appellations, il faudrait ne voir que la diversité des aspects d'une réalité unique, structurée à la fois par :

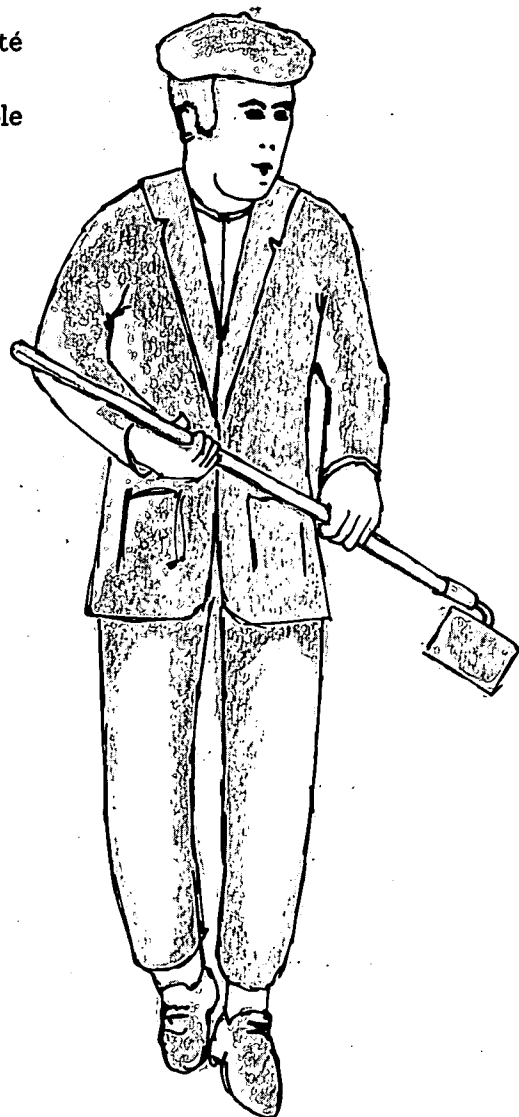
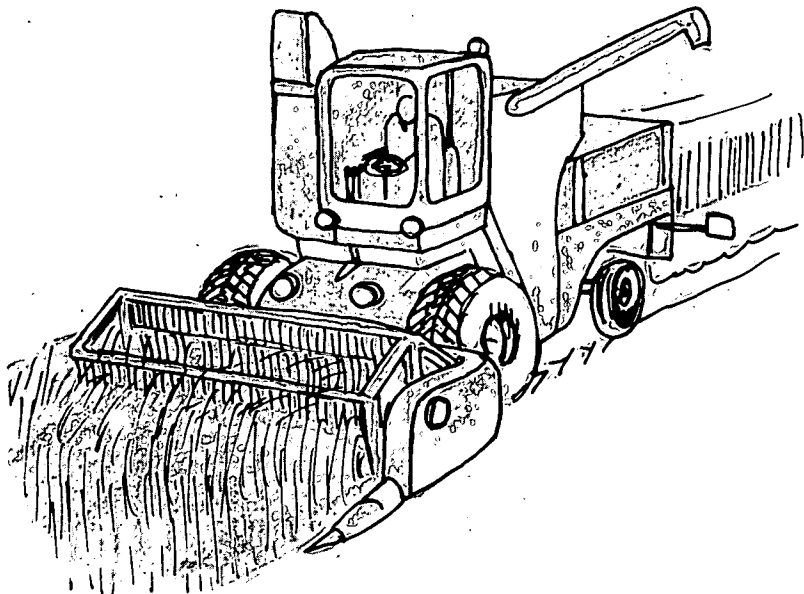
- le relief et le climat,
- le type d'activité productive : agricole, artisanale, commerciale . . . et les rapports de production : salariat, entreprise individuelle . . . ,
- le mode de vie dominant et les pratiques sociales engendrées par l'évolution historique,
- les groupes sociaux et d'âges

qui confèrent à chaque zone l'originalité d'«un» milieu rural ancré dans «le» milieu rural.

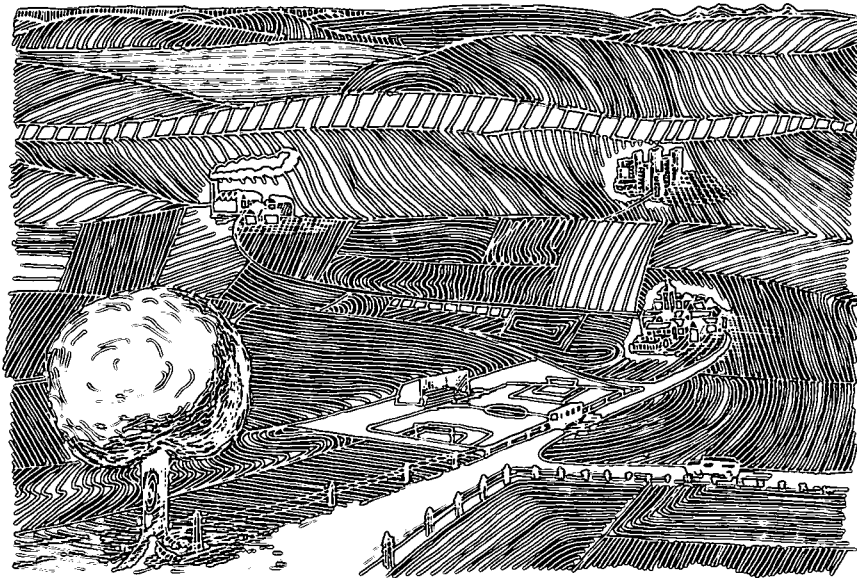
A l'heure actuelle, plusieurs faits permettent de mettre en doute l'affirmation assez répandue selon laquelle la dévitalisation des régions rurales serait un phénomène inéluctable.

C'est ainsi que la Commission «Développement des zones rurales et de leur armature urbaine», mise en place au cours de la préparation du VIIe Plan, a constaté :

- «La prise de conscience que la dévitalisation des régions rurales provient, pour une part importante, d'une pratique de l'équipement du territoire qui a encouragé les tendances à la concentration bien au-delà de ce qu'exigeait le développement de notre appareil de production.
- La mise en cause de l'affirmation selon laquelle la concentration géographique est indissolublement liée à la croissance économique et moins coûteuse que la diffusion.
- Un rigoureux mouvement de l'opinion publique et l'expression de la volonté politique d'une croissance plus qualitative.
- La faible ampleur des moyens financiers nécessaires rapportés à l'ensemble des dépenses actuellement consenties pour l'aménagement du territoire».



PROBLEMATIQUE GLOBALE
DES TRANSPORTS COLLECTIFS
EN MILIEU RURAL



**Les besoins et pratiques de déplacement
(développement et motifs des déplacements)**

**La place et l'organisation des transports collectifs
(catégories d'usagers, situations des lignes régulières et
spécialisation des transports)**

**Les différents acteurs en présence
(transporteurs, État, collectivités locales, usagers)**

L'apparition d'un problème de transport

Au vu des études et des expériences en cours, quelques grandes lignes de ce que l'on pourrait appeler la sociologie des déplacements et des moyens de transport en milieu rural peuvent être esquissées.

LES BESOINS ET PRATIQUES DE DEPLACEMENT

Les déplacements, dans le contexte général du milieu rural français, ne constituent pas, à eux seuls, une préoccupation dominante. Souvent perçus comme obligatoires ou indispensables, ils sont ressentis comme une contrainte au regard de la perte de temps et du coût financier qu'ils occasionnent. Peu sont considérés comme facultatifs, c'est-à-dire effectués pour des motifs proches des loisirs et de la détente.

Il y a un siècle, la population rurale agricole traditionnelle se déplaçait peu à l'extérieur des milieux de vie familiale et de travail : elle se rendait rarement en ville, sauf pour raisons impératives peu fréquentes. Le transport collectif avait alors pour rôle essentiel d'assurer ces déplacements exceptionnels des ruraux, ainsi que certaines relations vers la ville des «notables» et de leur famille.

Actuellement, les ruraux, dans leur ensemble, se déplacent davantage. Mais, chaque cas peut présenter une «détermination essentielle» des pratiques de déplacements différente : ainsi, ce sera soit le type d'activités professionnelles, soit la réalité de la formation des groupes sociaux . . . qui constituera très souvent l'élément structurant des pratiques de déplacement. Autrement dit, le motif de déplacement ne peut être repéré qu'en relation avec les caractéristiques de la vie locale. De même, l'usage d'un mode de transport : automobile, autocar . . . reste à analyser par rapport aux habitudes de relations sociales et de solidarité.

Pour plusieurs groupes ou sous-groupes sociaux : familles modestes, personnes âgées, femmes . . . ne disposant pas de l'usage direct d'un véhicule individuel, il n'est pas douteux qu'existe, de manière latente, un «certain besoin de déplacement», pour divers motifs, qui n'est pas satisfait. La poursuite du mouvement de motorisation du milieu rural, qui s'est accéléré depuis une dizaine d'années, tout en restant très variable d'une zone à l'autre, ne touchera vraisemblablement pas la totalité de ces groupes, qui restent donc une clientèle virtuelle du transport collectif.

LA PLACE ET L'ORGANISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

A titre d'illustration de ces phénomènes, des enquêtes menées sur la clientèle des autocars dans le Bocage Virois ont montré que 93% des passagers étaient des «captifs». Parmi eux :

- 35% avaient moins de 18 ans,
- 58% avaient plus de 18 ans, mais ne possédaient pas le permis de conduire.



Les usagers étaient, dans une assez forte proportion, des personnes âgées (14% de retraités), des femmes et des scolaires (50%).

Les transports collectifs en zone rurale semblent donc utilisés en dernier recours par des «groupes défavorisés» qui ne peuvent effectuer autrement leurs déplacements.

Loin de céder à la résignation de le cantonner dans un rôle «d'instrument d'assistance sociale», il faudra bien se convaincre que le système des transports collectifs constitue, d'une part, un cas particulier du problème plus général des besoins de déplacements analysés en milieu rural, et ne peut s'appréhender, d'autre part, qu'en regard du contexte économique et social strictement local.

Il convient, à ce stade, de recenser brièvement les grandes caractéristiques de la situation des transports collectifs en «milieu rural».

La baisse régulière de clientèle sur les lignes ferroviaires et la croissance des déficits d'exploitation ont conduit à la fermeture progressive et au transfert sur route des lignes de chemins de fer financièrement les plus coûteuses.

De même, la situation des transports routiers réguliers reste précaire : certaines lignes ont été fermées ; d'autres sont maintenues malgré un important déficit. Il faudra, cependant, attendre que les Schémas Régionaux de Transport Collectif et les études départementales fournissent le cadre approprié à un réexamen global des situations inadaptées dans le contexte actuel pour évaluer si cette tendance est inéluctable.

Deux mouvements de nature différente se sont dessinés plus récemment.

Certains systèmes d'acheminement ont vu, selon les cas, évoluer leur fonction :

- le transport des messageries, tout en gardant ses particularités, tend de plus en plus, à être dissocié de celui des voyageurs ;
- le convoi postal a accentué son autonomie organisationnelle et technique ;
- les circuits de distribution des commerçants ou autres services ambulants conservent leur indépendance vis-à-vis des autres types de transport.

Certaines fonctions de transport se sont développées :

- nombre d'entreprises s'organisent, de manière plus autonome, pour assurer le ramassage de leur personnel ;
- le transport scolaire (régi par des règles assez strictes), dont l'organisation et le financement relèvent conjointement des Ministères de l'Éducation et des Transports, prend de l'ampleur depuis la restructuration des implantations des établissements d'enseignement primaire et secondaire ;

– les transports occasionnels se multiplient.

Ainsi, la spécialisation grandissante des transports selon leur objet n'est qu'un constat. Elle influence, en conséquence, la fréquentation des lignes régulières, engendre des difficultés au niveau de l'organisation et de la coordination des différents systèmes de transports et, au plan micro-économique, complique l'analyse de la gestion des entreprises.

Héritages d'un passé fortement bouleversé par le développement industriel national des trente dernières années et le déséquilibre du paysage rural qui en résulte aujourd'hui, la structure et les tendances de l'organisation des transports n'en restent pas moins significatives des intérêts et conflits des acteurs principaux en matière de transport.

Cerner la «rationalité» des intervenants permettra, en particulier, d'expliquer la nature du regain d'intérêt porté au transport collectif en contexte rural.

LES DIFFERENTS ACTEURS EN PRESENCE

LES TRANSPORTEURS, producteurs et gestionnaires d'un service, révèlent d'emblée les difficultés d'existence, d'exploitation ou de fonctionnement de certaines lignes régulières de transports collectifs et remettent en cause, de fait, la pérennité d'une certaine quantité et qualité de service ou même d'une liaison.

En l'occurrence, l'apparition d'un problème est fondée, en ce qui les concerne, sur l'évolution d'indices particuliers : fréquentation des lignes, organisation des services, ratios de charges d'exploitation, de recettes . . . et, finalement, de rentabilité strictement financière des services offerts.

La patrimonialité des droits invoqués par les transporteurs sur les lignes créées avant 1949 constitue un frein à l'abandon et à l'adaptation des lignes, car le transporteur espère un rachat ou une indemnisation éventuelle par la collectivité locale ou l'État de ce droit.

L'ÉTAT intervient par l'intermédiaire de ses administrations à des fins multiples : de contrôle et de coordination, d'aménagement et d'incitation ; ainsi, le Ministère de l'Équipement (Secrétariat d'État chargé des Transports) constitue l'organisme de tutelle des transporteurs ; le Ministère de l'Agriculture agit dans le sens du développement du milieu rural ; le Ministère de l'Éducation agit en fonction des règles de fonctionnement des établissements et des rythmes de la vie scolaire.

Représentant suprême de l'intérêt collectif, l'État tend à inscrire son action en matière de transports dans le cadre de la réalisation d'objectifs de politique générale, tels l'arrêt de l'exode rural, le désenclavement économique de certaines régions, le maintien d'équipements dans les zones à faible densité, la restructuration des activités agricoles . . .

LES COLLECTIVITÉS LOCALES, malgré leur situation d'instances privilégiées pour le recueil d'informations, de suggestions et l'incitation au développement des systèmes de communication, n'ont souvent qu'un rôle modeste, car elles n'ont pas le sentiment de pouvoir entraîner des modifications sensibles. Les élus locaux se limitent alors à représenter le point de vue des utilisateurs face aux transporteurs, insistant à ce niveau sur les rôles souvent symboliques qu'assurent certaines liaisons pour les populations qui auraient à subir les conséquences des suppressions de lignes régulières.

Certaines collectivités locales tentent aussi de répondre elles-mêmes aux besoins qui ne sont pas satisfaits par les entreprises en achetant des véhicules et en organisant des transports sous couvert d'autorisations exceptionnelles ou

dans une zone de 10 km autour de la mairie, zone dans laquelle il n'est pas exigé d'autorisation.

LES USAGERS, enfin, (anciens, actuels ou potentiels) se regroupent à l'occasion de l'apparition d'un projet commun de réduction de service ou, au contraire, de promotion . . . Leur démarche se résume davantage dans la poursuite d'intérêts catégoriels, généralement liés à la socialisation d'activités humaines : desserte des établissements d'enseignement, de sport . . ., de centres administratifs, de petits bassins d'emploi . . .

L'ajustement de ces différentes motivations s'effectue selon des règles du jeu sans cesse en évolution. L'intégration de nouvelles contraintes par chacun des acteurs oriente ce secteur vers une rationalité nouvelle.

Les collectivités locales, dans la mesure où elles groupent et harmonisent leurs moyens, et concrétisent leurs fins dans des supports tels que les Contrats de Pays, semblent pouvoir se situer au cœur du nouveau jeu.

L'APPARITION D'UN PROBLÈME DE TRANSPORT

Les données de ce jeu peuvent s'exprimer de la manière suivante : ne faisant pas partie intégrante des voies prioritaires du développement socio-économique, les transports restent, en fait, à la périphérie de la structure d'organisation du monde rural.

Pourtant, lorsque se concrétise l'apparition d'un problème de transport en zone rurale, c'est au moins à deux niveaux de préoccupations et d'objectifs qu'elle se place :

1. L'apparition d'un problème de transport (ou sa résurgence) constitue une expression particulière d'un problème plus global de développement ou d'aménagement économique et social. Le dessein poursuivi est alors le désenclavement d'une zone, le maintien ou la progression des emplois dans les diverses communes . . .

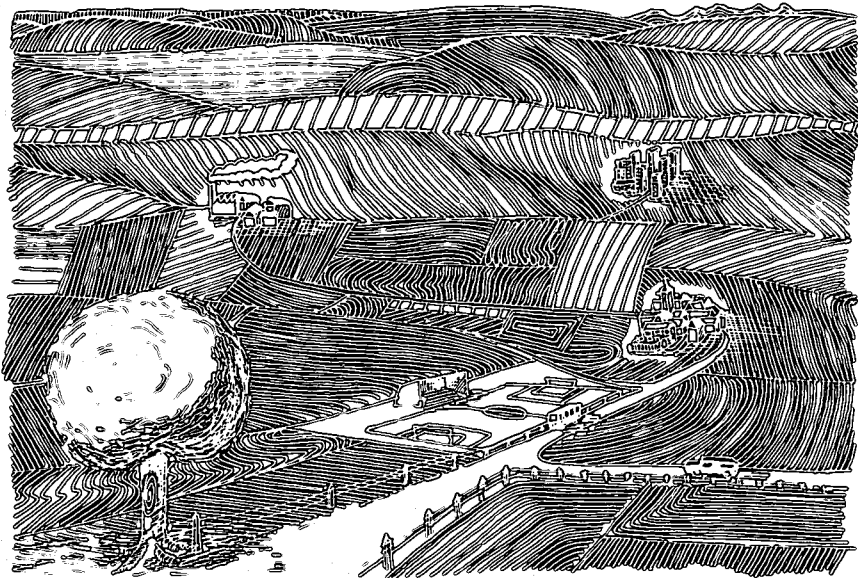
2. Les problèmes de transport, dans l'autre cas, apparaissent au cœur de préoccupations spécifiquement liées à la réalité des besoins de déplacements. Il s'agit, par exemple, et très concrètement, de :

- repenser l'organisation des services réguliers actuels,
- résoudre les problèmes financiers pour le transporteur ou la collectivité,
- concevoir la localisation d'une extension de desserte ,
- répondre à la «demande potentielle» de certaines catégories d'usagers (scolaires, personnes âgées . . .).

L'objectif transport paraît, dans tous les cas, calqué sur un raisonnement sous-jacent fréquemment appliqué au milieu urbain : augmenter les possibilités de déplacement pour accroître le degré de satisfaction des populations. C'est à ce niveau que se situent toutes les ambiguïtés de la fonction transport, qui a pour objet implicite d'élargir l'espace accessible, mais qui peut constituer «in fine» un facteur de multiplication des déplacements qu'une répartition plus rationnelle des activités économiques dans l'espace pourrait éviter.

Il nous reste alors à appréhender globalement la réalité pour pouvoir l'infléchir et l'orienter.

REFLEXIONS PREALABLES SUR LA PREPARATION D'UNE OPERATION



**Les processus possibles pour la préparation d'une opération
(étapes successives)**

**L'engagement de l'étude
(Comité Directeur, plan de travail)**

**Les conditions de réussite
(écueils à éviter)**

Ces très nombreuses constatations préliminaires vont fortement conditionner les méthodes de travail proposées dans la suite de ce document qui rassemble également des indications générales, des exemples, des suggestions, mais ne contient ni prescriptions, ni règles impératives.

En tout état de cause, les phases clés sont celles de la conception, du financement et du lancement d'une opération, dans la mesure où elles sont placées sous le signe d'une négociation entre transporteurs et responsables des collectivités locales concernées et aboutissent à l'établissement d'une convention d'exploitation.

Avant d'en venir à une présentation plus détaillée de ces phases, quelques remarques d'ensemble sur le déroulement de la préparation d'une opération doivent être faites ici.

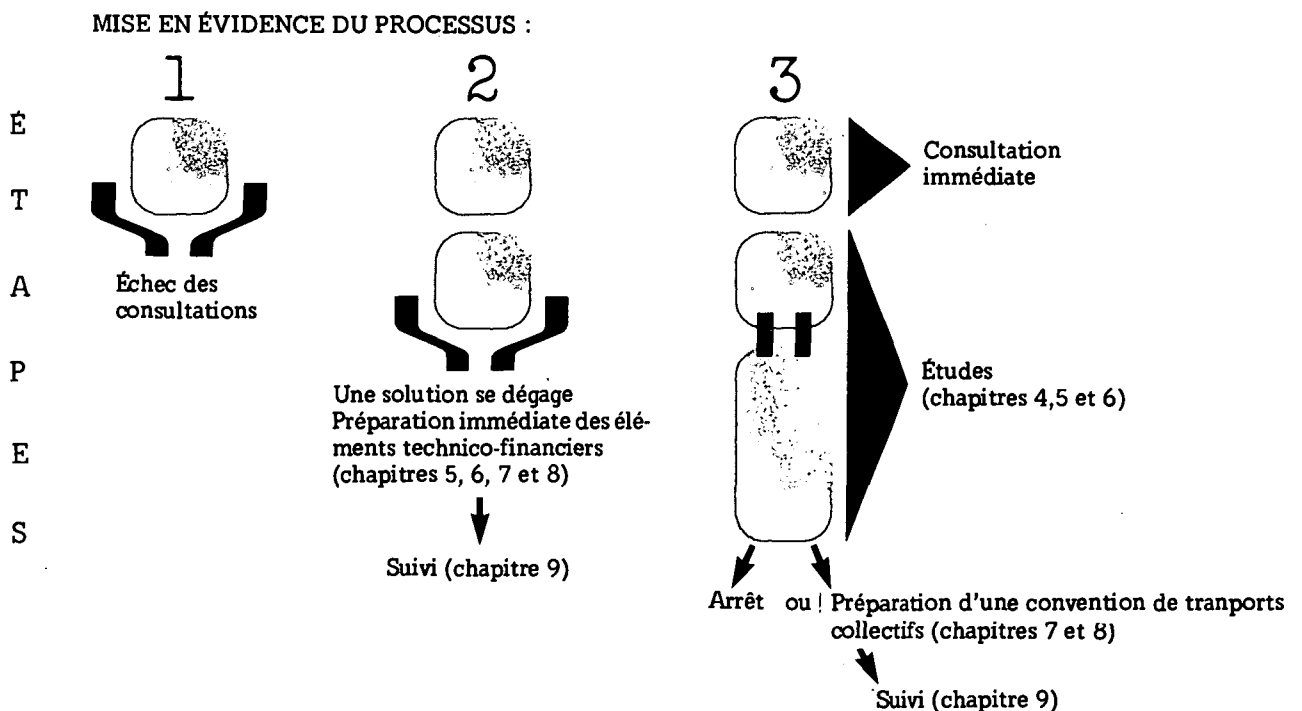
LES PROCESSUS POSSIBLES POUR LA PRÉPARATION D'UNE OPÉRATION

Dès à présent, et pour plus de clarté, il paraît souhaitable de présenter les aspects essentiels de la préparation d'une étude.

D'abord, il s'agit moins d'une étape bien délimitée que d'un préalable diffus mais nécessaire à toute modification de service, dès lors qu'un des acteurs du système aura révélé un quelconque « indice » de l'inadaptation en ayant ou non élaboré une première esquisse d'amélioration : déficit financier d'un transporteur et menace de fermeture d'une ligne, besoin de desserte nouvelle, révision des circuits, horaires, tarifications . . .

Afin que le problème soit, ensuite, replacé dans une dimension d'aménagement global de la zone en question, il y aura lieu de procéder à une consultation informelle, mais large, auprès des responsables locaux, transporteurs, administrations, groupes d'usagers ...

Trois cas peuvent alors se présenter :



1. Il peut arriver que les conversations se soldent par la décision de « laisser les choses en l'état », l'établissement d'un objectif cohérent et viable pour les

transports collectifs n'apparaissant pas évident. Dans ce cas, il n'y aura pas lieu de poursuivre l'étude.

2. Si ces contacts aboutissent à un accord mutuel rapide, on pourra entreprendre sans attendre une modification des services de transport. A ce niveau, l'attention mérite d'être attirée sur la nécessité, pour les partenaires, de prendre des précautions, qui vont de l'élaboration d'un compte d'exploitation prévisionnel au choix de la période de démarrage, en passant par les démarches conventionnelles, la diffusion d'informations auprès de la population sur les changements à intervenir . . .

Toutes ces étapes constituent un préalable obligé à la mise en œuvre de l'adaptation du service offert.

3. Souvent, enfin, sera envisagée une analyse plus approfondie de la question, afin de fonder le projet d'amélioration sur des éléments suffisamment précis et fiables. Cette éventualité conditionne alors le déclenchement de tout un processus qui, pour être efficace, devra vraisemblablement respecter un certain nombre d'étapes jusqu'à la mise en place d'un nouveau service adapté . . ., à moins qu'au fur et à mesure des investigations et recherches, ne s'impose la conclusion que l'état actuel ne constitue que le moindre mal. On vérifiera, cependant, que les délais et le coût de l'analyse ne sont pas disproportionnés avec l'ampleur du problème.

En tout état de cause, la solution mise en place (cas 2 et 3) devra faire l'objet d'un suivi attentif permettant de l'adapter, le cas échéant.

L'ENGAGEMENT DE L'ETUDE

L'intérêt se portera essentiellement sur le troisième cas recensé.

Ce processus pourra débuter par la constitution d'un Comité Directeur composé des partenaires concernés : élus locaux (maire, conseiller général, député . . .) et éventuellement représentants des usagers (unions locales de consommateurs, comités de promotion ou de défense, associations familiales de parents d'élèves . . .). Les représentants de l'Administration (Équipement, Agriculture, Industrie, Éducation . . .) y seront entendus comme experts et conseils. Les transporteurs seront consultés autant que nécessaire par le Comité.

Établie a priori et de manière générale, cette composition du Comité Directeur devra, bien sûr, dépendre de l'organisation de la vie locale et de l'ampleur du problème à traiter.

C'est à ce Comité que reviendra la décision de poursuivre l'analyse et de prendre, le cas échéant, l'initiative de proposer la mise en place du système adapté de transport. Tenu régulièrement informé des résultats des études, il pourra orienter les conclusions.

C'est également sous la responsabilité du Comité Directeur ainsi constitué que diverses procédures pourront être mises en œuvre pour l'étude en fonction des crédits alloués :

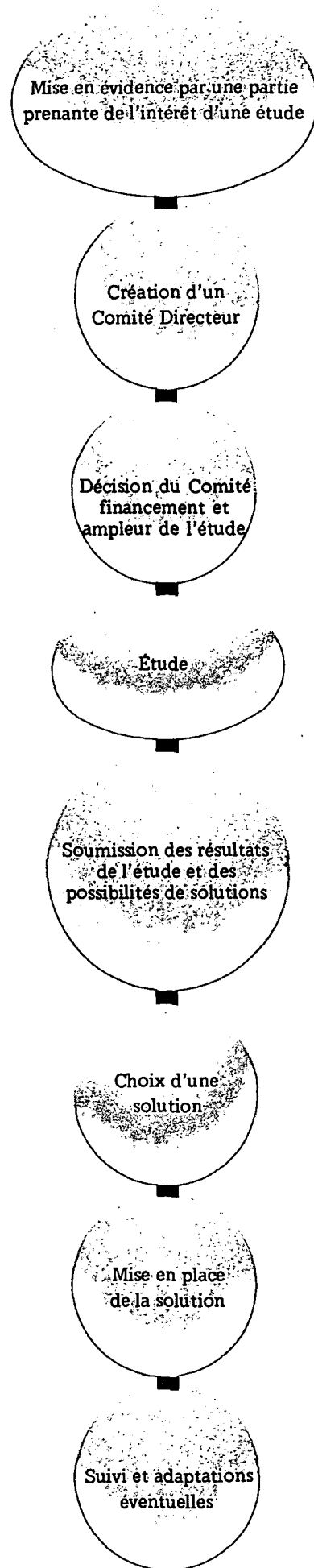
- soit par les collectivités locales (communes, départements),
- soit par l'Établissement Public Régional,
- soit par l'Administration (départementale ou régionale).

Pourront ainsi être associés à l'étude, suivant le cas, les organismes publics ou privés (bureaux d'études) et, bien évidemment, les services administratifs qui ont vocation pour intervenir sur le problème des transports collectifs (D.R.E., D.D.E., OREAM).

En tout état de cause, les administrations rempliront là leur tâche de conseil et d'assistance auprès des collectivités. L'avis des inspections départementales des transports, de la Direction Régionale de l'Équipement, ainsi qu'à l'occasion de ses réunions, du sous-comité voyageurs du Comité Technique Départemental de Transports (C.T.D.T.) sera avantagusement requis.

On peut présenter schématiquement les diverses phases de l'étude.

PRINCIPALES PHASES DE L'ETUDE – rôle du Comité Directeur –



LES CONDITIONS DE REUSSITE

Pour achever ces considérations préalables à une étude, il a paru utile de signaler quelques difficultés révélées par l'expérience . . . du moins quatre d'entre elles :

1. Le premier soin à assurer est d'éviter que certains organismes ne soient tenus ou ne restent à l'écart de la phase d'engagement de l'étude, celle-ci devant permettre rapidement une prise en charge locale du problème et simultanément une continuité de l'action des intervenants ; d'autre part, l'évaluation des délais nécessaires au rassemblement de tous les éléments permettant le lancement de l'expérience doit intégrer ceux des négociations à mener entre les divers partenaires (collectivités, transporteurs, administrations . . .).

2. Le deuxième écueil à éviter revient à ne pas craindre d'arrêter l'étude ou de la réorienter du tout au tout, s'il s'avère que les résultats partiels attestent, ou bien l'intérêt réel du statu quo, ou bien l'irrationalité d'une solution envisagée.

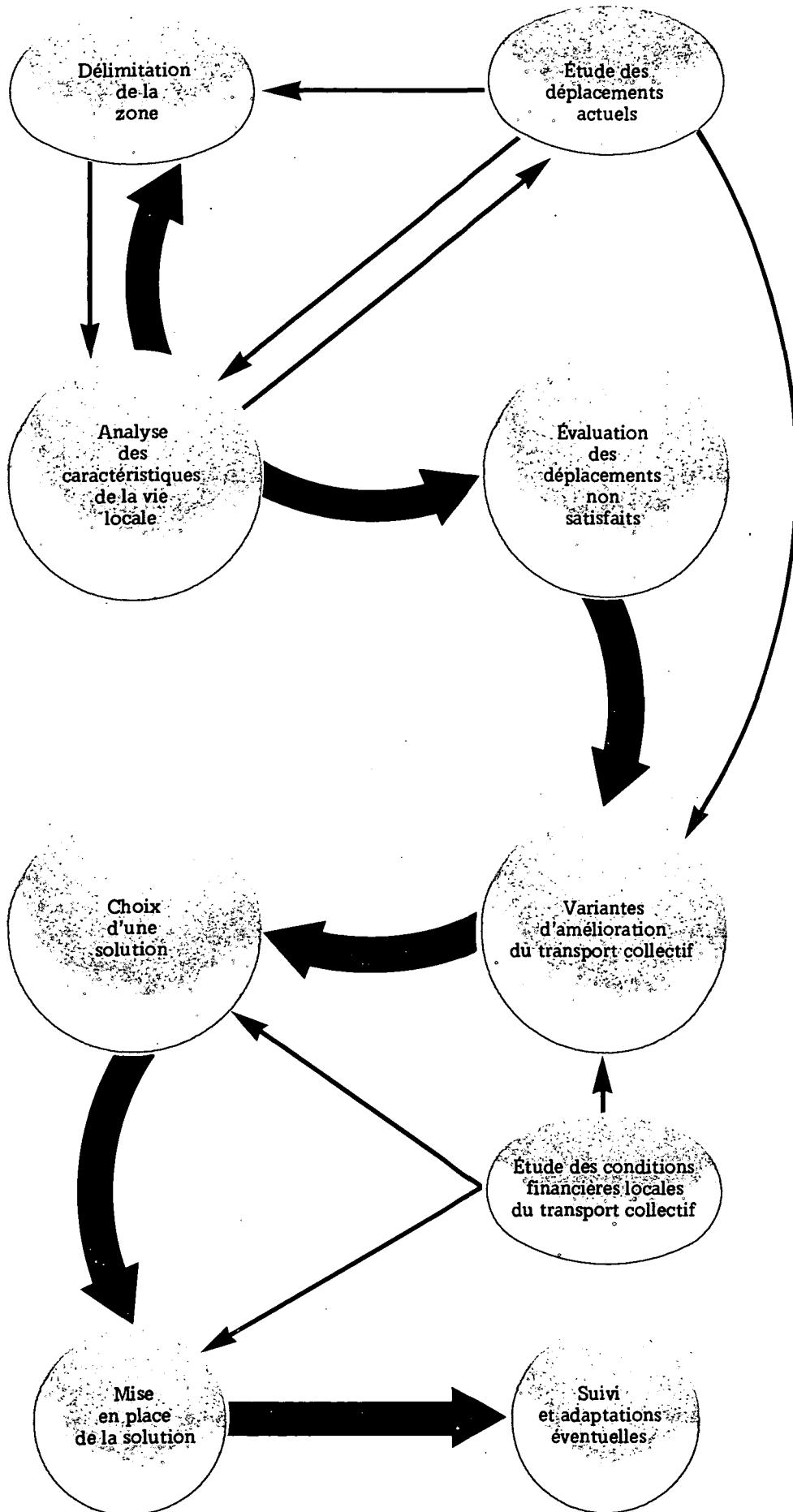
3. Paradoxalement, le désir d'exhaustivité, lié à l'analyse des conditions de la vie locale, constitue un autre danger. Le recouplement d'observations et de données nombreuses et quelquefois contradictoires rend bien souvent difficile l'établissement d'un diagnostic opérationnel.

A ce niveau, il s'agit de ne pas se retrancher derrière une foule de renseignements sur le comportement social global pour justifier une absence de jugement de cette réalité, et donc de choix nécessairement volontariste. Autrement dit, la détermination du niveau d'analyse des données constitue un élément essentiel pour la réussite de l'étude ; elle doit permettre une reconstitution cohérente des mécanismes de fonctionnement et de transformation du milieu rural en tenant compte des difficultés d'enquête et de la lourdeur de l'analyse.

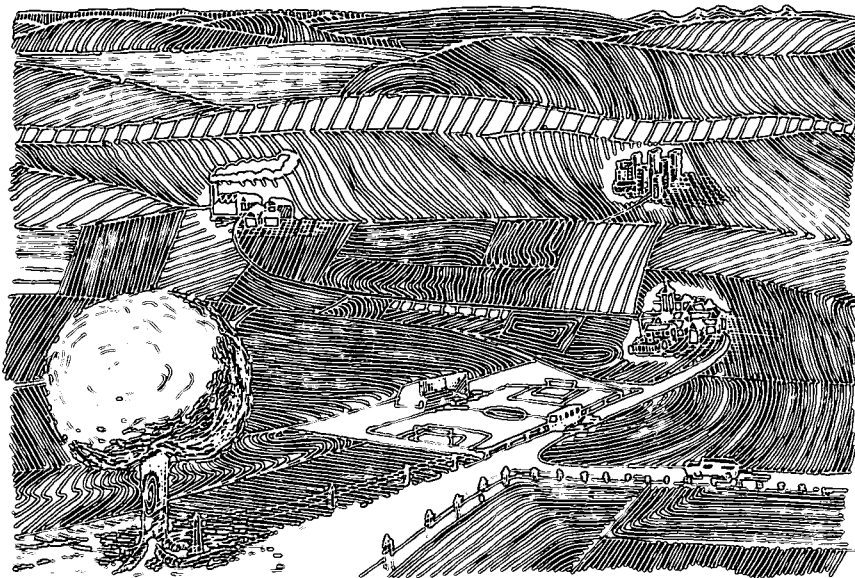
4. La dernière ambiguïté concerne le cadrage définitif d'une zone définie, au préalable, de manière empirique. Il est possible, en effet, que la zone retenue initialement apparaisse, par la suite, trop étendue et rassemble plusieurs cas difficiles de transport relevant de solutions particulières ; ou, qu'au contraire, elle soit trop restreinte et que le problème à traiter dépasse le territoire ou le niveau des compétences. Selon l'éventualité, on pourra procéder soit au découpage de la zone en «sous-zones opérationnelles», soit à son élargissement dans le souci d'homogénéité.

Il reste, maintenant, au Comité Directeur à choisir l'optique générale de l'analyse en sachant qu'elle conditionne, en outre, la solution future. Lors de cette phase, un plan de travail définissant les domaines d'études, et notamment, ceux où un effort particulier serait nécessaire, lui sera soumis. Ce plan de travail, esquissé à grands traits dans le graphé de la page suivante, devra respecter les objectifs permanents de ces études et opérations : concertation, souplesse, pragmatisme, caractère opérationnel.

DOMAINES A ANALYSER



ANALYSE DE LA SITUATION: METHODES ET MOYENS



**La délimitation de la zone d'étude
(critères à prendre en compte)**

**Les niveaux d'analyse et le recueil des données
(analyse sommaire ou approfondie, questionnaire)**

**L'interprétation et la présentation des résultats
(terme de l'analyse)**

Chercher à connaître, obtenir, puis sérier les données recueillies, interpréter les renseignements et dessiner les solutions techniques les plus rationnelles, conclure concrètement l'analyse . . . c'est autour de ces thèmes que pourrait s'articuler l'indispensable travail d'investigation à effectuer au début de l'étude. On pourra trouver en annexe 3 les définitions commentées des principaux indicateurs et unités utilisés dans les évaluations de service et de clientèle des moyens de transport.

Ce travail sera mené, sur place, par des «chargés d'études» qui pourront aussi bien venir d'une administration (D.D.E., D.D.A. . .) que d'un bureau d'études, selon les procédures retenues et les moyens mis en place par le Comité Directeur.

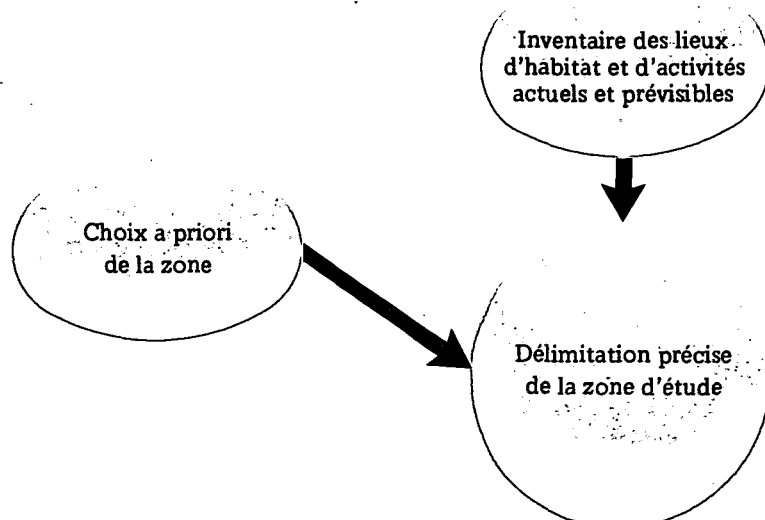
LA DELIMITATION DE LA ZONE D'ETUDE

Chercher à connaître les difficultés revient, en l'occurrence, à situer le problème éventuel des transports collectifs par rapport à celui du déplacement des personnes et, plus largement, par rapport à l'ensemble des composantes de la vie locale.

L'appréciation de l'ampleur du problème est liée à la délimitation de la zone à étudier et de son éventuel découpage. La question est bien souvent délicate. Certes, on peut a priori recenser des situations-types :

- zone où le relief et l'infrastructure des transports permettent des déplacements courants faciles,
- zone où les «allers-retours» dans la journée sont compatibles avec les techniques de transport utilisées et prévisibles,
- zone à barrières sociologiques et historiques réduites (exemple : canton),
- zone pourvue d'un plan d'aménagement rural ou d'un Contrat de Pays qui ont déjà favorisé la concertation des divers intervenants,
- zone visée par une opération-test de Schéma Régional de Transport Collectif,
- zone concernée par un Plan d'Action Prioritaire d'Intérêt Régional,
- zone définie par l'existence d'une «carte scolaire».

Ce choix sera d'autant plus valable qu'il sera confronté à un inventaire des principales activités humaines, individuelles ou collectives, induisant des flux de déplacements dans l'espace et le temps.



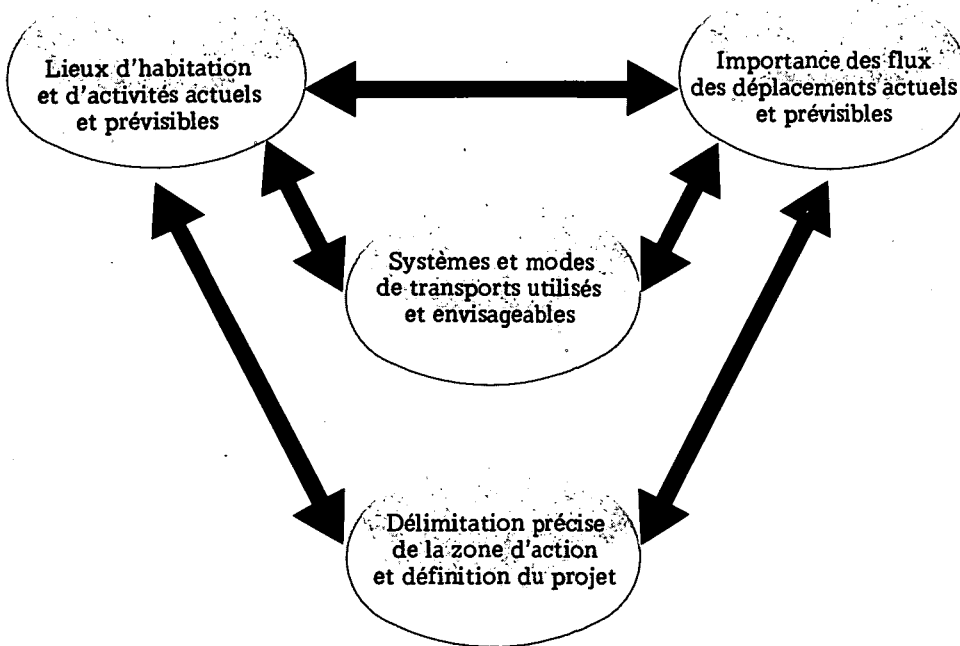
Cette méthode a l'avantage de mettre en relief les rôles de la fonction transport :

- rôle passif de «régulation» visant à satisfaire les déplacements résultant des activités locales existantes ;
- rôle actif de «structuration» par le développement volontariste de certains déplacements mal assurés par le système actuel de transport.

LES NIVEAUX D'ANALYSE ET LE RECUEIL DES DONNEES

Les paragraphes suivants esquissent deux types d'études. Le choix de l'un d'eux revient au Comité Directeur qui l'appréciera, d'une part, en fonction du domaine et du niveau de précision souhaité, d'autre part, en fonction des moyens dont il dispose.

La démarche préconisée dans les deux cas peut être illustrée par le schéma suivant :



ANALYSE SOMMAIRE

Une analyse sommaire comportera d'abord un recueil des données et leur interprétation :

1. L'étude du lieu d'implantation et du rythme de la fréquentation :

- des équipements :
 - scolaires
 - hospitaliers
 - administratifs
 - socio-culturels

– des zones :

- industrielles
- commerciales (grandes surfaces, marchés).

2. L'appréciation du niveau des migrations alternantes par commune à partir des documents issus du recensement de la population en 1975.

3. Une connaissance suffisante du taux de motorisation individuelle (automobile, deux-roues motorisées), de la disponibilité du véhicule, de l'utilisation collective de la voiture.

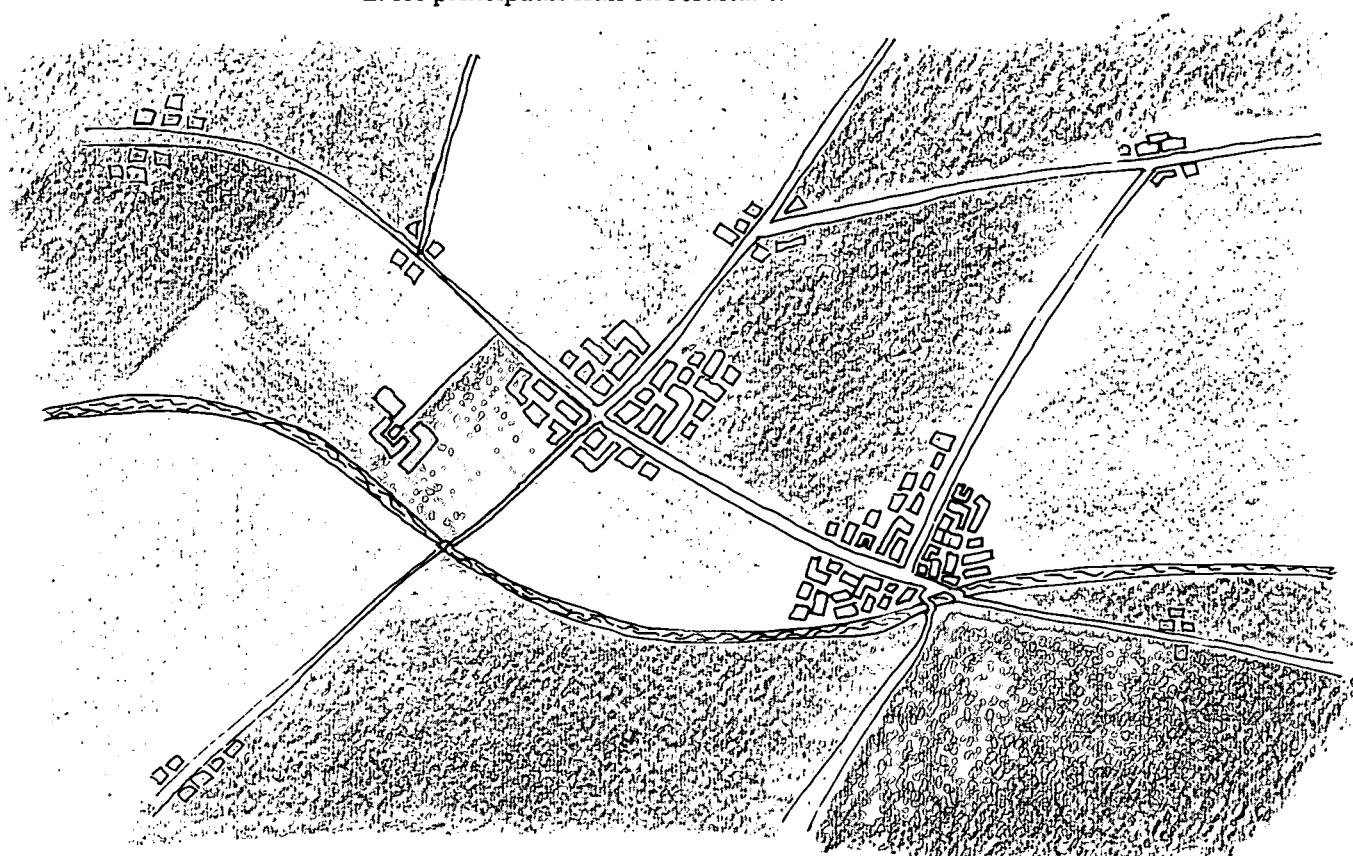
4. La connaissance des circuits et horaires de cars, de trains et, si possible, de leur niveau d'utilisation.

C'est auprès des services de l'INSEE, de la Préfecture, du Rectorat, de la Direction départementale à l'action sanitaire et sociale que peut s'effectuer cette collecte de renseignements. Tous ces renseignements gagneront à être retranscrits sur des cartes ou des schémas.

Au terme de la compilation de ces informations, devrait mieux se dégager le degré de l'inadaptation des systèmes et modes de transport qui est à l'origine du problème posé.

Une analyse sommaire s'attachera ensuite à déceler :

1. la localisation présumée d'activités non satisfaites, faute de possibilités de déplacement ;
2. les principaux flux en résultant.



A ce niveau, l'ampleur et la connaissance préalable de la zone conditionnent le type d'enquêtes à mener. Celles-ci seront légères.

Pour connaître les besoins de la population (sans en susciter d'artificiels dans la réponse), le responsable de l'étude procédera à des visites auprès des maires, conseillers municipaux, secrétaires de mairie, instituteurs, assistantes sociales, toutes personnes ayant, en général, une bonne connaissance de la vie et des pratiques locales (ces entretiens doivent suffire). Un guide d'entretien avec les maires est placé en annexe 1 : il peut facilement être transposé pour d'autres interlocuteurs.

ANALYSE APPROFONDIE

Une analyse approfondie de la vie locale justifiera la confection d'un recueil d'informations « objectives » à un niveau plus détaillé que celui indiqué précédemment : le niveau du hameau, de l'écart devra être visé. De plus, une collecte systématique de renseignements auprès des communes, sera entreprise. Cette analyse est présentée en quatre thèmes :

1. L'appréhension, par voie d'enquêtes auprès des maires (par questionnaires), des problèmes communaux les plus importants, de l'attraction des centres locaux, de l'opinion de la population sur les moyens dont elle use pour se déplacer (on trouvera en annexe 1 le cadre d'une telle enquête d'appréciation de l'influence des centres).

Le but recherché est toujours le même : cerner au mieux la réalité à travers la polarisation des déplacements qu'elle engendre sur les lieux de marchés fréquentés, les écoles, les hôpitaux et établissements para-médicaux effectivement utilisés, les lieux d'activité productive dans ou hors de la commune . . .

De telles enquêtes n'ont d'intérêt que si les questionnaires sont tous complètement remplis. Aussi, sera-t-il, parfois sinon toujours, nécessaire de prévoir :

- l'association à l'enquête du sous-préfet concerné, qui enverra le questionnaire en expliquant, par lettre signée de lui, les buts visés;
- l'organisation, par voie officielle, d'une «relance» des maires qui n'auraient pas encore répondu au questionnaire ; des explications complémentaires pourront être formulées au cours d'un entretien.

Une bonne association des maires aux réflexions, dès leur départ, devrait permettre d'éviter ces écueils.

Pourquoi s'adresser aux maires ?

Les communes rurales ont, dans leur ensemble, un chiffre de population de l'ordre de 200 à 300 habitants. Le maire est donc particulièrement, et bien souvent personnellement, sensibilisé aux problèmes de transport. Il peut refléter avec exactitude le «vécu communal» et exercer une fonction de relais irremplaçable.

Dans le cas d'un habitat très dispersé, il est certain que cette méthode d'enquête peut perdre une partie de son intérêt, ainsi que dans les communes trop importantes (1 000 habitants, semble être un seuil à ne pas dépasser).

Un exemple de questionnaire sur la vie locale et les besoins en transports collectifs à adresser aux maires ou secrétaires de mairies des communes est intégralement reproduit ci-après ; ce questionnaire a été utilisé en Lorraine dans la région rurale entourant Sarrebourg.

ENQUETE SUR LES BESOINS EN TRANSPORTS COLLECTIFS

QUESTION 1 :

Classez, par ordre de priorité (1, 2, 3 . . . 8, 9), les problèmes qui se posent à votre commune :

Assainissement	Voirie
Collecte des ordures	Remembrement
Transports collectifs	Équipement scolaire
Adduction d'eau	Téléphone
Emploi	Autres (précisez)

Il s'agit, pour une première question, de ne pas polariser l'esprit du Maire sur les problèmes de transports collectifs, mais de lui demander d'apprécier l'importance des transports collectifs parmi les autres problèmes locaux. Ce classement permet d'estimer les préoccupations essentielles ; son intérêt d'ailleurs dépasse le cadre des transports et fournit des informations précises sur les problèmes généraux à résoudre.

QUESTION 2 :

Vers quelles destinations vos administrés se déplacent-ils le plus souvent et quels jours de la semaine particulièrement ?

Par ordre d'importance : Destination

Jour de la semaine

Cette question est basée sur un a priori, à savoir que les ruraux se déplacent moins, d'une façon générale, que les urbains et que les destinations peuvent être couplées avec des jours précis (jours de marché, par exemple).

D'autre part, cette question concerne les déplacements en général et pas particulièrement les transports collectifs ; il s'agit de l'analyse globale de la fonction déplacement.

QUESTION 3 :

Pour leurs déplacements, certains de vos habitants se groupent-ils pour utiliser une même voiture ?

OUI NON

Si OUI, pour quels motifs :

- pour se rendre à leur travail ?
- pour d'autres motifs (achats, démarches administratives, affaires personnelles) ?

Le phénomène de l'utilisation collective, assez répandu en zone rurale, peut s'interpréter à plusieurs niveaux :

- comme l'indice d'une carence grave en transports collectifs, soit qu'ils sont pratiquement inexistantes, soit qu'ils ne répondent pas aux besoins ;
- comme le signe d'une adaptation des populations à leurs problèmes de transport ; quelquefois, les habitants qui s'organisent ne sont pas demandeurs d'une desserte en transport collectif ;
- comme la manifestation d'un esprit d'entraide pouvant constituer un support favorable à des opérations locales (taxis collectifs, carpool).

Le choix entre ces différentes interprétations dépend des autres réponses apportées au questionnaire.

QUESTION 4 :

Des services spécialisés de transport d'ouvriers desservent-ils votre commune ?

OUI NON

Si OUI, quels employeurs ?

Nom et adresse de ces employeurs :

.....

.....
.....
Au total, combien de personnes les empruntent-elles ?

Il est très difficile de connaître les circuits de transports spécialisés, ainsi que les entreprises les effectuant. Ce type de transport peut constituer une part notable des déplacements domicile-travail. Cette question permet de recueillir une information précieuse sur le nombre de personnes les utilisant, les communes concernées et les entreprises les effectuant.

QUESTION 5 :

En ce qui concerne la desserte de votre commune par les transports collectifs, vos administrés s'estiment-ils :

- Satisfaits ? Insatisfaits ?
Plutôt satisfaits ? Plutôt insatisfaits ?
Pourquoi ?

Le jugement que peut porter le Maire de la commune sur la qualité de sa desserte nous paraît essentiel, à la fois pour faire apparaître la nécessité du transport collectif et les conditions actuelles de son exercice. De plus, la formulation de la question sans ambiguïté permet une réponse sans équivoque.

QUESTION 6 :

Une desserte de transports collectifs doit permettre d'atteindre quelles destinations ?

Pour quels motifs particuliers (domicile-travail, achats, démarches administratives) ?

Tout en paraissant relativement similaire à la question n° 2, celle-ci permet, en fait, de la recouper.

Nous demandions en effet, auparavant, les destinations globales et, ici, nous posons le problème des déplacements transports collectifs exclusivement. En effet, il n'est pas impossible qu'il y ait une distorsion entre des destinations transports collectifs et des destinations générales.

C'est pourquoi les réponses sont couplées avec le motif. Ceci permettra de voir notamment l'attraction réelle exercée par un centre local et pour quel motif exact (démarches administratives, achats, etc . . .).

QUESTION 7 :

Quels sont (seraient) les utilisateurs des transports collectifs dans votre commune ?

OUI NON

1. Par profession :

- ouvriers
- agriculteurs
- employés
- non actifs
- militaires

2. Par catégorie :

- enfants
- adultes hommes
- adultes femmes
- personnes âgées

3. Combien de personnes empruntent (ou emprunteraient) les transports collectifs régulièrement (au moins une fois par quinzaine) ?

La nature exacte des utilisateurs des transports collectifs est fort complexe, surtout si l'on essaye de se placer au niveau du marché potentiel. Pour cette raison, nous avons choisi une triple approche. Tout d'abord par profession,

puis par tranche d'âge et sexe, et enfin une estimation du nombre de personnes empruntant les transports collectifs régulièrement. Ce dernier point est certainement le plus litigieux ; même le Maire d'une commune ne peut en fait indiquer avec exactitude ce chiffre, compte tenu de la multiplicité des déplacements achats. Cependant, il nous permet d'avoir une certaine approximation, dont l'utilité peut être appréciée.

QUESTION 8 :

Quels horaires de transports collectifs vous paraissent le mieux adaptés aux besoins de vos administrés ?

Horaires permettant des déplacements durant :

- la matinée (8 h – 12 h)
- l'après-midi (14 h – 18 h)
- la journée entière (8 h – 18 h).

En milieu rural, alors qu'il est difficile de mettre en place des services réguliers abondants, il est indispensable de connaître les tranches horaires préférentielles des habitants des communes, soit la matinée, soit l'après-midi, soit la journée entière.

Il est à noter que le Maire ne doit cocher qu'une seule réponse, c'est-à-dire qu'un choix doit être fait.

Par la suite, l'agrégation de ces résultats permettra d'établir des dessertes correspondant le mieux possible aux désirs exprimés.

QUESTION 9 :

Les habitants de votre commune accepteraient-ils de reporter leurs déplacements ?

- | | | |
|---------------------|-----|-----|
| - à une autre heure | OUI | NON |
| - à un autre jour | OUI | NON |

Cette question est plus particulièrement destinée à caractériser la souplesse des besoins par rapport à une desserte limitée à certains jours de la semaine ; une réponse négative peut correspondre à des besoins délimités dans le temps, mais également à l'importance relative donnée aux transports collectifs.

QUESTION 10 :

Sous quelle forme envisagez-vous la participation de votre commune à l'organisation de sa desserte par transports collectifs ?

- contribution financière,
- mise à disposition de personnel communal,
- trouver un organisateur parmi les administrés,
- autre....
- aucune forme de participation

La volonté d'une commune d'améliorer sa desserte en transports collectifs peut être mise largement en évidence par cette question.

Le choix entre des réponses multiples offre au Maire une gamme d'intervention possible avec ou sans incidence financière.

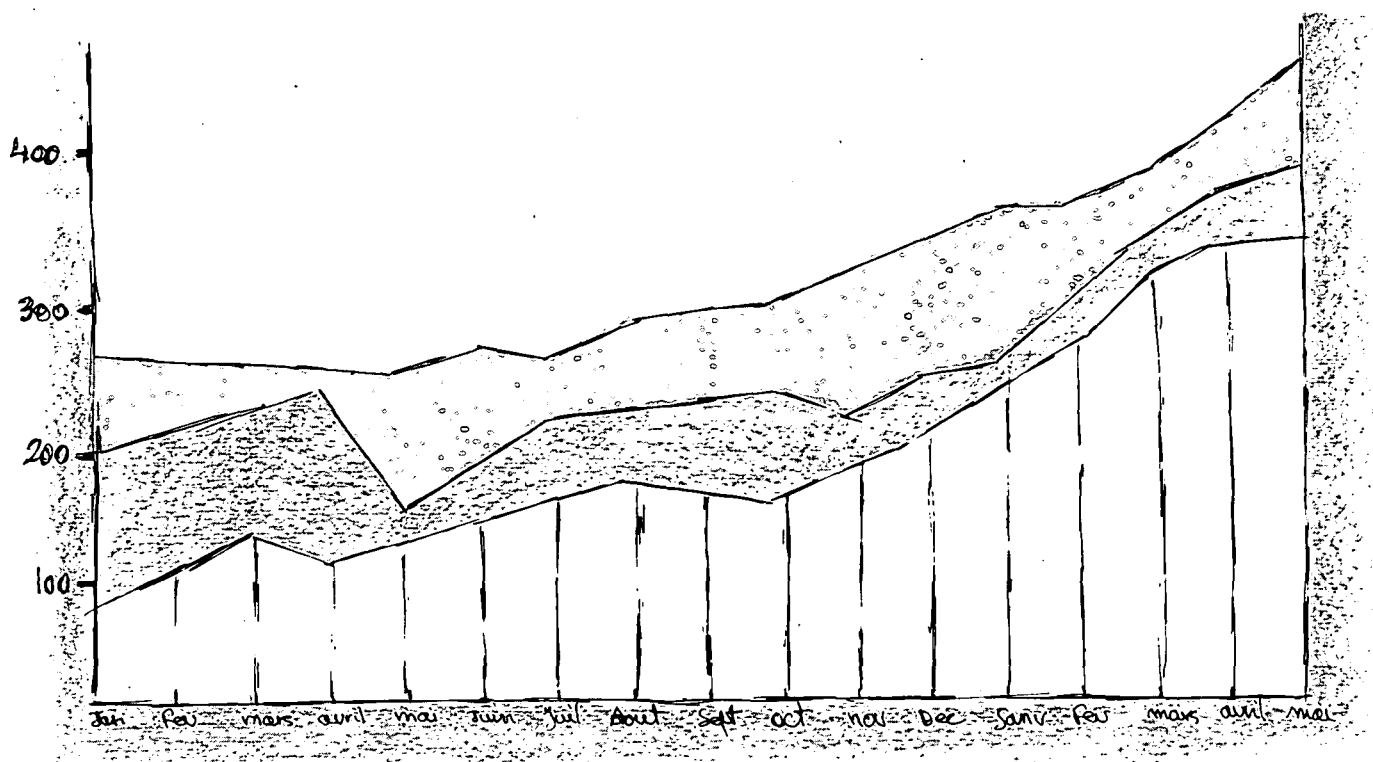
On peut considérer que le refus de toute participation révèle, en fait, le désintérêt envers les transports collectifs.

QUESTION 11 :

Ce questionnaire amène-t-il de votre part des remarques ou un problème particulier se pose-t-il à votre commune en matière de déplacements ?

Interrogations traditionnelles, mais indispensables.

Les problèmes locaux peuvent être traités de manière plus approfondie et l'attention de l'Administration attirée sur des points que le questionnaire a pu laisser dans l'ombre.



L'exploitation des résultats de ce genre d'enquêtes permettra d'apprécier d'une part :

- l'importance relative des centres locaux
 - la cohérence du (ou des) créneau(x) horaire(s)
 - la répartition de la population
 - l'appréhension des schémas de lignes de transports collectifs et de l'implantation d'écoles, d'usines . . .
- que l'on retranscrira utilement par voie cartographique ;

d'autre part :

- le niveau de satisfaction de chaque commune par rapport à la situation des transports collectifs en :
 - dégagant pour la zone un ordre des problèmes communaux prioritaires,
 - évaluant la réalité de l'intérêt porté aux transports collectifs par les responsables locaux,
 - cernant les phénomènes de l'utilisation collective de l'automobile et son application (tradition de solidarité, inadaptation des transports collectifs . . .).

L'un des éléments appréciables est le faible coût de ce type d'enquête, sa mise en œuvre aisée et son délai de réalisation relativement bref.

Au niveau des résultats enregistrés, l'intérêt est double :

- Dégager les problèmes locaux, tels qu'ils sont ressentis par un leader d'opinion irremplaçable : le Maire.
- Présenter un intérêt pédagogique évident : la retranscription, sur carte ou schéma, des résultats des études et enquêtes les synthétisera et les rendra immédiatement utilisables : chaque commune pourra être ainsi située par rapport à l'ensemble étudié.

En évitant ainsi l'information mal interprétée ou rejetée pour sa complexité, on apporte un caractère de crédibilité certain.

2. Le deuxième volet de cette analyse approfondie correspondra à l'étude par groupe de population (hameaux) : population totale, par tranche d'âge, par sexe, par catégorie socio-professionnelle . . ., à partir du recensement de 1975.

3. La connaissance fouillée de la motorisation par lieu d'habitat et activité professionnelle ainsi que celle de la disponibilité des véhicules et de l'usage collectif de la voiture est nécessaire. Par ailleurs, il conviendra, muni des indications officielles sur les circuits et horaires des services réguliers et des services spécialisés d'autocars comme de trains, de procéder à une vérification exacte sur le terrain. Pour faciliter celle-là, deux interlocuteurs seront privilégiés :

– l'Inspecteur Départemental des Transports, qui fournira toutes indications relatives à l'évolution passée des lignes de car, des entreprises de transport concernées (importance, autres activités . . .) ;

– les entreprises de transport elles-mêmes, auprès de qui il faudra s'enquérir de l'évolution de certains critères de gestion (fréquentation de lignes, réductions consenties à la clientèle, tarifs, recettes, coûts d'exploitation . . .) et de leurs sentiments sur les autres systèmes de transports, tant en voyageurs qu'en marchandises (postes, messageries, circuits de distribution . . .).

Souvent, l'étude comportera alors une analyse de coût des services pour l'entreprise. On pourra, à cet égard, se reporter utilement aux indications du chapitre 6.

4. Parfois, elle pourra s'orienter (si les indications sont insuffisantes ou contradictoires) vers une enquête légère auprès des usagers des modes de transport : motif du voyage, sa fréquence dans la semaine ou le mois, origine-destination, l'activité et l'âge de la personne.

On trouvera, en annexe 1, un questionnaire-type d'enquêtes auprès du public sur les transports de voyageurs, qui peut éventuellement être encore allégé. Si une telle enquête s'avérait nécessaire, il serait important d'en bien préciser le champ, qui peut être plus ou moins large : services ferroviaires, lignes régulières, services spécialisés scolaires et ouvriers . . . Ces résultats seraient à rapprocher des études de la motorisation de la population concernée sur la zone.

A cet égard, une étude, au moins sommaire, du phénomène de captivité des personnes (conçu comme résultant de la non-disponibilité régulière d'un véhicule privé) constitue un tremplin de connaissance supplémentaire : elle chercherait à segmenter le phénomène selon :

- le groupe de population (femmes, personnes âgées, pauvres . . .),
- les motifs de déplacements peu ou pas satisfaits,
- la répartition spatiale de l'habitat des «captifs».

L'INTERPRETATION ET LA PRESENTATION DES RESULTATS

A l'issue d'une telle analyse sommaire ou approfondie, il est probable que soient mises en lumière progressivement les lacunes, insuffisances et distorsions des systèmes de transport existants, quant à leur «rôle régulateur» d'adaptation aux structures d'activités locales.

Il n'en restera pas moins à découvrir leurs possibilités de structuration volontaire de l'espace.

La synthèse et l'interprétation nécessaire, termes de chaque type d'analyse, peuvent être faites en trois étapes d'importance variable, portant sur les systèmes de déplacements et débouchant sur :

1. La rédaction d'une monographie par commune et par type de renseignements, suivant un même plan de description. Par exemple :

- les données de population et de répartition,
- la situation géographique par rapport aux centres locaux (distances),
- les problèmes communaux dominants,
- les déplacements,
- la place du transport collectif.

Une carte de la commune, un schéma à l'échelle la situant par rapport aux centres locaux, seront des apports importants, souvent plus explicites qu'une longue description.

2. L'examen éventuel de sous-zones d'interprétation qui pourront, dans la plupart des cas, être des cantons ; mais peut-être aussi des groupes de communes isolées, des zones agricoles, forêts . . .

Une synthèse à ce niveau pourra permettre la mise en évidence de certaines insatisfactions :

- qui s'estompent au niveau de la synthèse globale,
- qui sont marginalisées au niveau de la commune.

3. La détermination des tendances globales au niveau de la zone d'étude.

Cette partie de l'interprétation des résultats sera particulièrement riche, si une enquête auprès des communes a été effectuée. Le cas échéant, elle permettra d'ajouter à l'interprétation fondée sur l'analyse des aspects «objectifs» (population, implantations immobilières, lieux d'attraction . . .), une valorisation des aspects «subjectifs» résultant d'une synthèse des réponses à cette enquête.

En guise de conclusion, on ne peut que souligner à nouveau (outre les diverses précautions à prendre et les choix successifs à opérer concernant l'utilité, le type, la profondeur de l'analyse . . .) le gain d'intérêt et de sérieux qu'apporte un système de représentation cartographique de chaque élément de l'analyse de la zone :

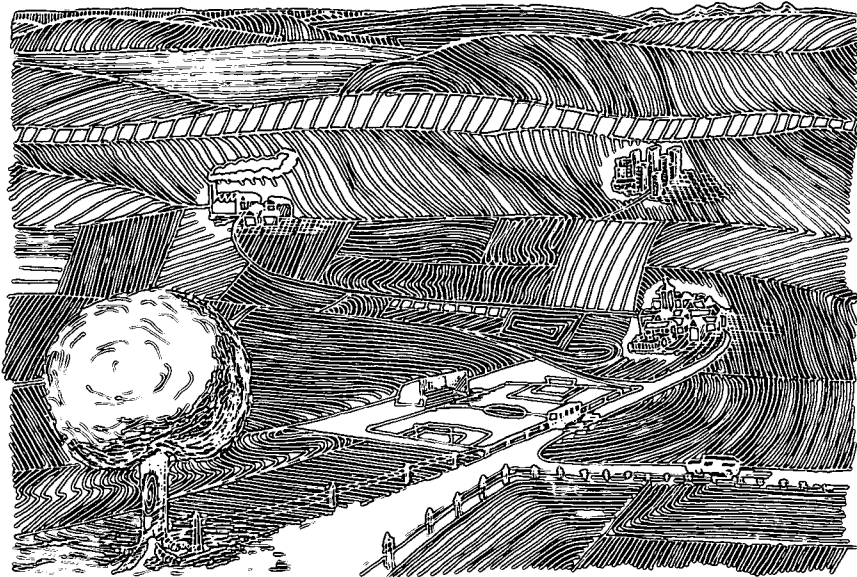
- carte de population,
- carte des taux de motorisation,
- carte des implantations et circuits scolaires,
- carte des entreprises et, si possible, des «ramassages» de personnel,
- carte des centres locaux, équipements administratifs . . .,
- carte des circuits de car et lignes de train,
- carte des aires d'influence et centres locaux (enquête).

Le terme de cette analyse marque, tout à la fois, un constat et ses corollaires nécessaires : une réflexion, un jugement, une orientation d'étude, un projet d'action.

L'aboutissement en sera la redéfinition d'un système cohérent de transports de personnes sur une zone délimitée.

Il restera à articuler l'objectif choisi avec les différentes possibilités techniques concevables actuellement . . .

SOLUTIONS TECHNIQUES ENVISAGEABLES



**Les services classiques d'autocars
(adaptation, actions d'accompagnement)**

**Les services de conception originale
(amélioration de la gestion du parc, nouvelle organisation
de transports à la demande)**

**Les solutions reposant sur la polyvalence des services publics
(voies de recherche)**

Les différents types de services à envisager doivent être particulièrement bien adaptés aux conditions locales, ce qui limitera généralement le problème soulevé à la technique routière ; on peut alors distinguer trois grandes classes de solutions susceptibles de répondre aux problèmes de transports collectifs en milieu rural :

1. la réorganisation de services classiques d'autocars,
2. la création de services de conception nouvelle,
3. l'intégration, dans l'organisation globale des différents services publics, de la desserte locale par transport collectif.

Ces trois scénarios, non exclusifs, vont être développés de manière distincte, mais il convient de souligner qu'il paraît important de ne pas s'enfermer à priori dans une solution, que ce soit celle d'un service classique à itinéraires fixes ou celle d'un service de conception nouvelle.

Les données réglementaires utiles sont présentées et résumées au chapitre 7. Les références des textes figurent dans l'annexe 2.

LES SERVICES CLASSIQUES D'AUTOCARS

L'adaptation locale de services classiques existants recouvre plusieurs actions, et en particulier :

- la modification d'itinéraires,
- l'ajustement des horaires et des jours de passage des services réguliers,
- l'adaptation de la capacité du matériel aux fréquentations observées ou envisagées : mise en place de cars de 33 ou 45 places, de minibus de 12 à 15 places, de voitures de 6 à 8 places . . . ,
- la transformation d'un service de car spécialisé (en général scolaire) en service régulier par inscription au plan départemental des services réguliers,
- la mise en place de facilités de correspondance,
- la création de services nouveaux.

Ces mesures pourront, par ailleurs, être valorisées par des actions d'accompagnement du type suivant :

- campagne d'information auprès de l'ensemble des populations concernées (dépliants diffusés par voie postale, affiches en quelques points essentiels, et notamment dans les commerces, fiches d'horaires disponibles dans les véhicules . . .) ;
- équipements des points d'arrêts obligatoires et facultatifs (matérialisation par poteau, implantation d'abris et de bancs, information aux arrêts sur les horaires, les tarifs, les correspondances possibles . . .) ;
- création ou modernisation d'une gare routière éventuellement.

Le cadre d'une simple «adaptation» des services limite évidemment les possibilités de ce type d'approche, sans toutefois que celles-ci puissent être sous-estimées : des changements, même marginaux, mais permettant une meilleure adaptation à la demande, peuvent correspondre à une amélioration sensible de la qualité du service offert et susciter ainsi l'intérêt d'une clientèle plus importante.

Le coût financier de ces modifications devra être toujours limité. Il pourra même être nul en cas de succès auprès de la population, au bout de quelques mois de fonctionnement du nouveau service proposé.

LES SERVICES DE CONCEPTION ORIGINALE

Si une adaptation des services existants n'apparaît pas suffisante pour étendre le système de transport collectif à des déplacements actuellement non satisfaits, une des possibilités envisageables réside en la conception d'un service nouveau.

Les solutions techniques appartiennent à deux grandes familles :

1. amélioration de la gestion du parc de véhicules de transport collectif existant sur la zone ;
2. mise en place d'une nouvelle organisation de services de transport (transports à la demande, par exemple).

L'AMÉLIORATION DE LA GESTION DU PARC

L'amélioration de la gestion du parc doit permettre l'augmentation du kilométrage annuel offert par certains véhicules, actuellement sous utilisés. Il peut s'agir, en particulier, du matériel affecté aux transports scolaires ou au ramassage de personnel ; on peut imaginer l'utilisation, en dehors des heures habituelles, de ces véhicules pour des services adaptés à des besoins précis de transport, qui seront souvent ceux de groupes spécifiques : desserte d'un hôpital une fois ou deux par semaine, desserte d'une gare ferroviaire les vendredi soir et lundi matin, services de jours de marchés . . .

Une autre solution réside dans la possibilité, lorsque des trajets retours sont effectués à vide, d'ouvrir ces véhicules au trafic régulier banalisé sur le circuit considéré.

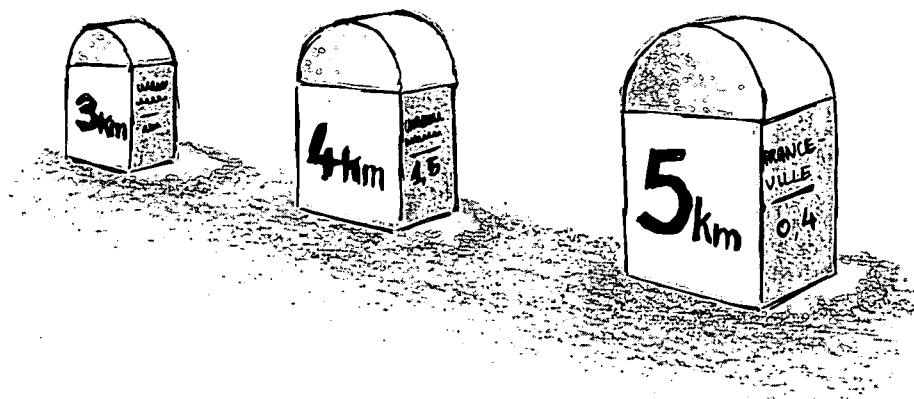
Ces différents types de solutions, que l'on appelle généralement «multiramassage» offrent l'avantage d'améliorer parfois considérablement le niveau de service sur une zone, avec un coût limité pour la collectivité, puisque ne faisant pas intervenir d'investissement nouveau.

En contrepartie, l'organisation qui peut découler de la mise en place d'un tel système peut se révéler très rigide, parce que correspondant à la recherche de la satisfaction de besoins de déplacements de natures très diverses dans le cadre d'un seul moyen de transport.

Des difficultés particulières peuvent se présenter au moins dans un cas : lorsque le véhicule a été acheté avec une subvention du Ministère de l'Éducation pour le transport scolaire, il existe actuellement une interdiction totale d'utilisation à des fins non-scolaires ou péri-scolaires ; toutefois, en cas de blocage grave de la situation, le cas mérite d'être signalé au Ministère de l'Éducation et est à étudier conjointement avec le secrétariat d'État aux Transports.

Il faut signaler, en outre, qu'une expérience d'ouverture des services spéciaux de transports scolaires au public a été lancée à la rentrée 1977 dans un certain nombre de départements. Les résultats de cette expérience devraient permettre de mieux juger des possibilités d'action dans ce domaine. La circulaire d'application précise notamment les conditions d'admission simultanée d'adultes et d'élèves :

- capacité d'accueil suffisante afin que tous les élèves accomplissent en position assise l'intégralité du trajet,
- tarification pleine pour les adultes, devant entraîner une diminution corrélative du coût moyen du transport de l'élève,
- respect des horaires, tracé du circuit et durée du trajet imposés aux élèves,
- souscription supplémentaire, par le transporteur, d'une assurance automobile multirisque et d'une police spéciale de transporteur public de voyageurs.



Une autre hypothèse est à examiner :

Si le véhicule est propriété d'une commune, c'est elle-même qui, par un employé de la commune, peut, en général, prendre en charge la préparation de ces services nouveaux : les règles applicables pour ce cas de figure sont rappelées en annexe 2.

Lorsqu'aucun véhicule supplémentaire ne paraît disponible sur une zone, une solution pourra consister à rechercher un certain étalement des heures d'ouverture et de fermeture des établissements scolaires ou des entreprises, de façon à utiliser un nombre plus restreint de véhicules, tout en augmentant le kilométrage effectué par chacun.

LA MISE EN PLACE D'UNE NOUVELLE ORGANISATION.

La mise en place d'une nouvelle organisation recouvre plusieurs types de solutions, très dissemblables par leurs caractéristiques de mise en œuvre et par leurs coûts.

On distinguera deux grandes familles :

1. le transport à la demande,
2. l'utilisation de véhicules banalisés.

Diverses catégories de TRANSPORT A LA DEMANDE se présentent :

toutes se distinguent, tant entre elles qu'avec les modes classiques de transports collectifs,

et plus par leur type de gestion et d'exploitation que par des innovations technologiques très poussées.

Dans ce domaine, le système le plus sophistiqué est le service « porte à porte », demandé par téléphone et à réponse instantanée. Ce système, très coûteux, dont la gestion nécessite souvent (si le volume des appels gérés est important) le recours à un

ordinateur pour composer les trajets, permet un niveau de service voisin de

celui du taxi, mais suppose d'une part un bon équipement téléphonique de la zone desservie, d'autre part une certaine concentration des origines et/ou des destinations des déplacements, afin de pouvoir offrir un temps de réponse (temps passé entre l'appel téléphonique et l'arrivée du véhicule à l'origine du déplacement) et une durée de trajet suffisamment faibles. L'ensemble de ces observations exclut généralement l'application d'un tel système en milieu peu dense.

Les autres solutions sont dérivées de ce système, mais supposent fixées un certain nombre de contraintes.

Les cas suivants peuvent être répertoriés :

— déviation d'itinéraire au retour seulement :

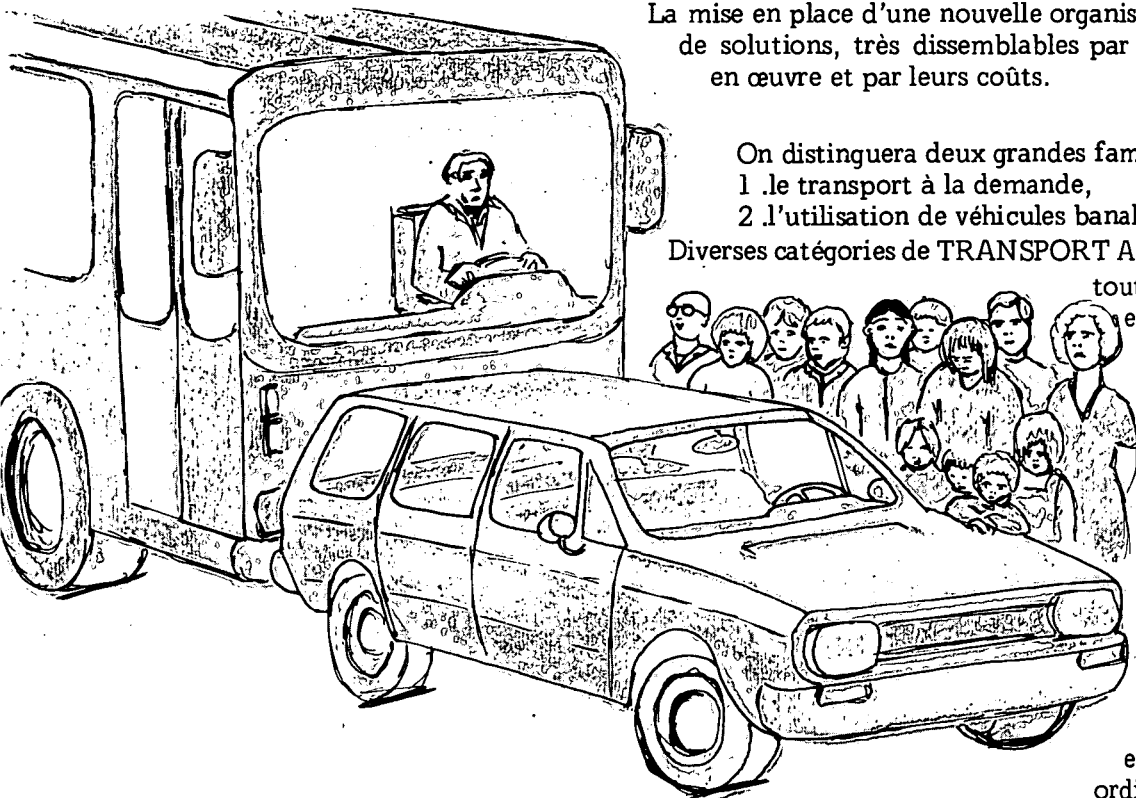
Le véhicule effectue à l'aller un service à itinéraire et horaires fixes ; au retour, l'horaire est également imposé, mais le chauffeur peut, en fonction des demandes des usagers présents, modifier son itinéraire pour passer au plus près des destinations souhaitées.

— points de passage obligés :

Le principe en est le même que précédemment, mais, afin de permettre la desserte interne de la zone considérée lors du trajet-retour, le véhicule est astreint à desservir certains points déterminés, à des horaires fixés au moins approximativement.

— arrêts à la demande sur itinéraire fixe :

Dans cette variante, horaire et itinéraire sont fixés pour l'aller et le re-



tour ; les usagers influencent uniquement les arrêts, aussi bien à la montée qu'à la descente, en tout point de la ligne.

– véhicules à la demande :

Il s'agit d'un système répondant à des demandes formulées à l'avance, soit par la poste, soit par téléphone, pour effectuer des services dont un minimum d'éléments doivent rester fixes : jours de ces services, destinations (ce qui suppose l'existence d'un pôle d'attraction ou de quelques pôles, en nombre limité, communs à tous les usagers potentiels), les heures d'arrivée à destination et les heures de départ pour le retour. L'itinéraire aller est organisé à partir des demandes parvenues au siège de l'entreprise au plus tard la veille, à une heure à fixer ; le retour est établi par le chauffeur en fonction des personnes présentes au départ. Les modalités de confirmation du passage à l'aller devront être précisées.

Dans tous les cas, la taille du véhicule devra être adaptée à la demande prévue, la solution idéale consistant évidemment à disposer d'une gamme de véhicules relativement étendue (voiture de 6 places, minibus de 10 à 15 places, car de 20 ou 30 places), permettant l'adéquation de chaque service à la demande recensée la veille.

Pour faciliter la mise en œuvre de transports à la demande, la création d'une catégorie juridique spécifique de « transports à la demande » est actuellement à l'étude.

En attendant cette création, l'exploitation peut être faite selon plusieurs régimes :

- le plus souvent, sous couvert de déclaration de « service occasionnel »,
- dans quelques cas, comme service régulier, :
- ou encore, en application de la réglementation des taxis,
- et enfin, en application des textes relatifs à la voiture de petite remise.

Pour permettre de distinguer la voiture de petite remise du taxi, seule sera rappelée ici la définition de la voiture de petite remise, telle qu'elle figure dans l'article 1er de la loi n° 77.6 du 3 janvier 1977, relative à l'exploitation de ce type de véhicule :

« Les voitures de petite remise sont des véhicules automobiles mis, à titre onéreux, avec un chauffeur, à la disposition des personnes qui en font la demande, pour assurer leur transport et celui de leurs bagages. Ces voitures ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients, ni porter de signe distinctif de caractère commercial, concernant leur activité de petite remise, visible de l'extérieur. Elles ne peuvent être équipées d'un radio-téléphone. Toutefois, dans les communes rurales où il n'existe pas de taxi, cet équipement est toléré pour les véhicules utilisés, à titre accessoire, comme voitures de petite remise ».

Localement, peuvent apparaître des difficultés, car chacun des groupes professionnels concernés (transporteurs, taxis, entreprises de petite remise) est très soucieux de préserver les avantages qu'il a (ou croit avoir) en matière de droit de service.

L'utilisation de VÉHICULES BANALISÉS peut être envisagée également de différentes façons :

– la location d'une voiture communale :

Le véhicule, acheté par la commune ou un mandataire, peut être loué à l'heure, à la demi-journée ou à la journée, à des habitants de la commune. Cette location sans chauffeur suppose une inscription préalable du loueur au Registre du Commerce et une déclaration des tarifs à la Direction des Prix et de la Concurrence.

– la mise à la disposition, pour certaines personnes, d'un véhicule de tourisme : Seules, les personnes ayant acquitté une redevance forfaitaire ont accès à ce véhicule.

Ces voitures seront choisies dans les petites cylindrées, afin d'une part d'en diminuer le coût au kilomètre, d'autre part de favoriser leur accès au plus grand nombre possible de personnes.

Ces systèmes, qui permettent l'expression et le développement de la solidarité entre les habitants et leur capacité d'entente et d'entraide, ont des limites évidentes :

- disposition d'un permis de conduire,
- capacité à la conduite pour au moins une personne par groupe,
- réservation nécessaire,
- entente au préalable entre usagers potentiels, . . .



LES SOLUTIONS REPOSANT SUR LA POLYVALENCE DES SERVICES PUBLICS

Deux grands types de solutions peuvent être imaginés :

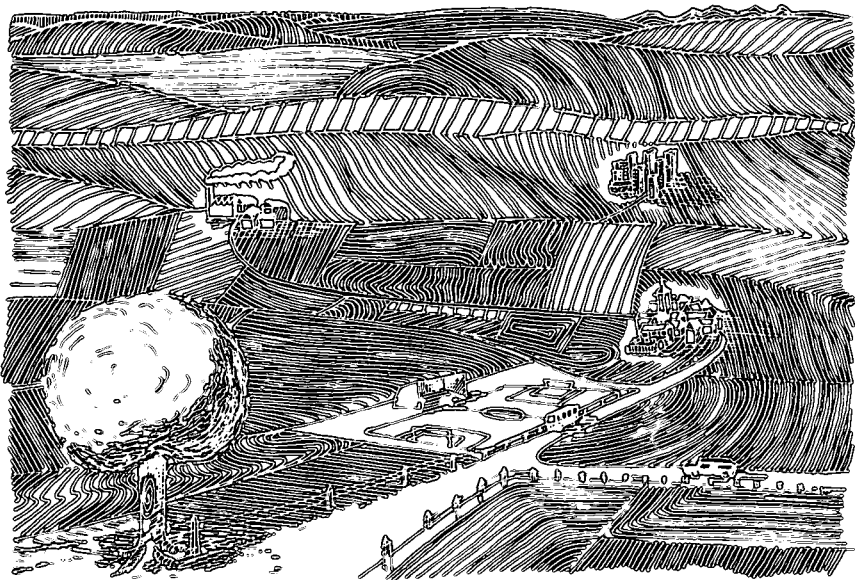
1. L'un consiste à utiliser le parc des véhicules postaux ou des services de messageries pour transporter des personnes, et en particulier lors des trajets-retour normalement effectués à vide.

Cette solution, en pratique dans certains pays européens (telle la Suisse), suppose des véhicules adaptés à cette fonction : existence de sièges, assurance adaptée . . .

2. L'autre suppose la possibilité de voir un même fonctionnaire habilité à représenter, au domicile des habitants, plusieurs administrations (P et T, contributions, mutuelle agricole, sécurité sociale . . .) de façon à diminuer les déplacements pour toutes ces démarches administratives.

Mais, en France, pour le moment, la polyvalence des services publics est encore un thème d'études et d'expériences : celles-ci, encouragées par les Pouvoirs Publics, devraient permettre de dépasser les particularismes administratifs et de résoudre les problèmes qu'elles posent, et notamment quant à la gestion du personnel (formation, effectifs, temps de travail).

EVALUATION FINANCIERE D'UN PROJET



Les postes de dépenses

(les divers postes à prendre en compte)

La structure tarifaire

(systèmes de tarification, choix des niveaux de tarif)

L'estimation de la clientèle

Ce chapitre se propose de fournir les éléments nécessaires à l'établissement d'un compte d'exploitation prévisionnel d'un nouveau service.

Il convient de préciser que les données indiquées ici ne sauraient être suffisantes au stade du projet final, qui devra en particulier prendre en compte toutes les données spécifiques au service et à l'entreprise. L'autorité organisatrice et le transporteur auront en effet besoin d'un compte d'exploitation prévisionnel de l'opération très précis, afin notamment, de pouvoir préciser le montant limite de la subvention.

Les points suivants seront abordés successivement :

- les postes de dépenses d'un projet,
- la structure tarifaire et le niveau des tarifs,
- l'estimation de la clientèle,

le rapprochement de ces trois derniers points permettant de calculer les recettes prévisibles.

Les notions usuelles (unités et indicateurs) employées dans les calculs (véhicules-kilomètres . . .) sont explicitées en annexe 3.

Le compte d'exploitation prévisionnel doit être établi hors taxes, pour une année «moyenne». Un compte spécifique sera élaboré pour l'année de démarrage, tenant compte des aléas spécifiques à une année de démarrage.

LES POSTES DE DEPENSES

Le prix de revient relatif à chaque projet peut varier considérablement en fonction des circonstances locales. Les écarts proviennent principalement des raisons suivantes :

- Chaque entreprise de transports routiers de voyageurs pratique une politique de gestion qui lui est propre et qui influe directement sur le niveau des prix de revient ; ainsi, une entreprise peut pratiquer une politique fondée sur une utilisation de véhicules neufs revendus au bout de quelques années, ou au contraire utiliser du matériel d'occasion. Les modalités d'emploi du conducteur et d'utilisation du véhicule interviennent également, de même que le type de service (régulier, occasionnel ou spécialisé) pratiqué.
- La localisation des entreprises est également un facteur de variation des coûts : une exploitation en zone montagneuse ne permettra pas un prix de revient au kilomètre-car semblable à celui d'une exploitation en zone de plaine.
- Enfin, les entreprises de transports interurbains de voyageurs présentent des structures fort diverses (2,5% seulement des entreprises comptent plus de 100 salariés, et 60% moins de 6 salariés) et n'offrent en conséquence pas les mêmes structures de coûts, notamment en ce qui concerne les postes «frais généraux» et «coût du personnel».

Ces différentes observations rendent illusoire la possibilité de fournir ici un prix de revient moyen qui pourrait être appliqué à chaque projet. Par contre, il a semblé intéressant d'une part de fournir des indications générales permettant l'estimation des coûts d'un projet, d'autre part de préciser, par un exemple, les ordres de grandeur des différents paramètres intervenant dans le prix de revient d'un service : les différents chiffres indiqués ne sauraient avoir de signification que dans le cas d'un service entièrement nouveau ; en effet, il est pratiquement impossible de chiffrer, en dehors de cas concrets, les coûts d'un service issu d'une réorganisation d'une exploitation de ligne existante, le calcul dépendant alors trop étroitement des circonstances locales.

Les calculs de prix de revient, dont l'objet est d'éclairer la formation et l'importance de chacun des facteurs intervenants, doivent fournir un critère de choix supplémentaire pour la comparaison de plusieurs variantes possibles d'un projet.

Aussi, les méthodes d'évaluation des différents paramètres de coût ne sont-elles pas soumises aux règles juridiques et fiscales qui sont celles de la comptabilité générale. En particulier, les coûts d'amortissement feront l'objet ici d'une évaluation beaucoup plus simple.

De plus, pour tout projet se rapprochant d'une exploitation par véhicules à la demande, il est nécessaire de procéder à des hypothèses de kilométrage à effectuer, et de réelles difficultés pourront apparaître quant à l'évaluation de ce paramètre significatif du coût du service.

Pour le stade final de présentation, il conviendra de retenir, en accord avec l'entreprise de transport, les modalités normales de calcul des coûts d'exploitation.

Pour chaque projet, l'évaluation des coûts doit comprendre les rubriques suivantes :

LES INVESTISSEMENTS

Ce poste, à prendre en compte essentiellement lors du démarrage de l'opération, recouvre principalement les achats de véhicules, mais également l'ensemble du matériel d'information et du mobilier d'accueil aux arrêts (abris, bancs . . .) ; il peut être évalué par consultation des principaux constructeurs, en veillant à ce que les prix soient établis avec et sans T.V.A., avec et sans pneumatiques, et tous aménagements intérieurs précisés.

A titre indicatif, on peut retenir les prix approximatifs suivants pour les différentes catégories de véhicules envisageables :

Type de véhicules	car 45-49 places	minibus 12-15 places	véhicule 6-8 places
Prix moyen hors TVA au 1er janvier 1977	250 000 F	40 à 60 000 F	25 à 35 000 F

Ces prix, qui incluent les pneumatiques et un équipement intérieur standard, sont évidemment à considérer avec beaucoup de précautions dans la mesure où la gamme des véhicules est très variée pour chaque catégorie et où, pour le même type de véhicules, les équipements intérieurs peuvent être très variables.

LES COÛTS SPÉCIFIQUES DE LANCEMENT DE L'OPÉRATION

Il s'agit des dépenses de publicité, et notamment :

- de l'élaboration du projet d'information avec recours éventuel à un maquetiste,
- de l'impression des divers documents (cartes, tracts, dépliants, affichettes...)
- de leur diffusion.

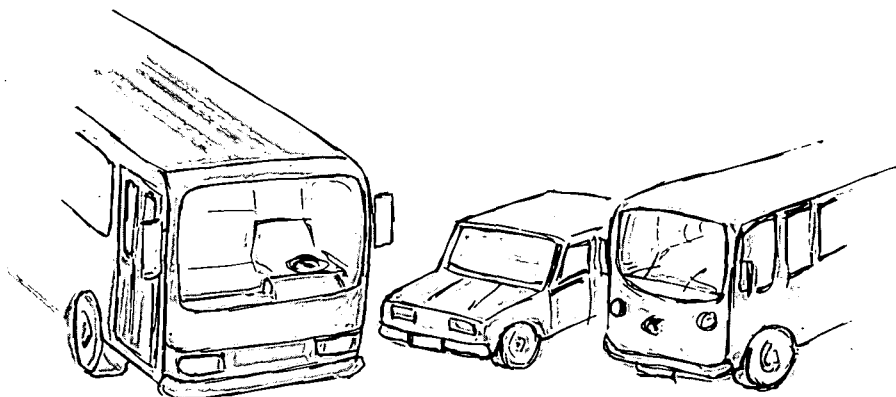
LES COÛTS D'EXPLOITATION

On mentionnera ici l'ensemble des postes à prendre en compte pour le calcul du coût d'exploitation d'un service, ainsi que les précautions à respecter pour ce calcul :

- SALAIRES ET CHARGES SOCIALES :

Il faut prendre en compte la rémunération globale garantie du conducteur-receveur, fixée par convention collective et fonction de son ancienneté.

Au 1er janvier 1977, on peut admettre que la rémunération moyenne mensuelle, toutes primes comprises, d'un chauffeur est voisine de 3 000F sur 12



mois ; à cette somme, s'ajoute l'ensemble des charges patronales, qui s'élèvent à 47% environ du salaire net, ce qui conduit à un poste annuel de 53 000F. La part de cette somme à affecter au service considéré est fonction du temps, productif et improductif, passé par le chauffeur pour l'accomplissement de de service, ce qui suppose acquise la détermination précise du nombre de jours de travail par an et d'heures par mois affectables au service envisagé.

Souvent, l'organisation des services n'exigera pas l'emploi à temps complet d'un chauffeur ; il pourra alors être envisageable de faire appel, en fonction des circonstances locales, à du personnel communal, à des artisans-taxi, ou à des personnes totalement indépendantes et intéressées par une activité à temps partiel. Les coûts pourraient alors être très différents de ceux indiqués ci-dessus.

– AMORTISSEMENT ET RENOUELEMENT

Les dépenses d'exploitation des entreprises de transports comportent, en plus des dépenses effectives nécessaires pour assurer leur activité, des dépenses non matérialisées par des transferts monétaires, une année donnée, et correspondant à des dépréciations de capital.

La prise en compte, dans le calcul d'un prix de revient de ce type de charge, traduit le souci de maintenir constant le patrimoine de l'entreprise ; le montant de ces charges annuelles est égal à ce que l'entreprise devrait dépenser au cours de cette année pour reconstituer intégralement son potentiel de production.

Ces charges comprennent principalement des dotations pour amortissement et renouvellement du matériel. Le calcul d'une annuité est fait sur la base de la durée d'utilisation (n) du véhicule décidée par l'exploitant ou imposée par la collectivité, et de la valeur de revente de ce véhicule à la fin de cette utilisation :

$$\text{annuité} = \frac{\text{valeur d'achat à neuf hors taxe} - \text{valeur résiduelle en fin d'utilisation}}{\text{durée d'utilisation (n)}}$$

Valeur d'achat et valeur résiduelle sont celles de l'année de référence : ici l'année en cours.

La valeur de revente des autocars sera évaluée à partir du marché des véhicules d'occasion. En moyenne, et pour une durée de vie moyenne d'un car en interurbain estimé à 14 ans, la dépréciation cumulée par rapport au prix d'achat est de l'ordre de 40% en deux ans et de 70% au bout de huit ans.

– ENTRETIEN – RÉPARATIONS

En règle générale, l'estimation de ce poste nécessitera la connaissance, d'une part des méthodes d'entretien de l'entreprise (en particulier, l'entreprise procède-t-elle elle-même à l'entretien de ses véhicules ?) et de la fréquence de renouvellement de son parc d'autre part. Le montant annuel du prix de revient «entretien-réparation» est également fortement dépendant des conditions d'utilisation du matériel, ce qui exclut la possibilité de pouvoir fournir une valeur chiffrée théorique, même approximative.

– CARBURANT – LUBRIFIANT

La consommation à retenir pour la détermination de ce poste sera fonction du type de véhicules (nombre de places, moteur à essence ou diesel), de la localisation de l'entreprise (le prix du litre de gas-oil est variable sur l'ensemble du territoire) et également des possibilités de l'entreprise de pouvoir ou non stocker le carburant.

A titre d'exemple, on peut citer les prix suivants, en zone D, pour le litre de gas-oil :

$$\text{– vendu à la pompe} = \begin{matrix} 1,34\text{F au } 02.11.1976 \\ 1,39\text{F au } 11.02.1977 \end{matrix}$$

$$\text{– vendu en vrac, plus de 1000 litres à la fois} = \begin{matrix} 1,27\text{F au } 02.11.1976 \\ 1,31\text{F au } 11.02.1977 \end{matrix}$$

– PNEUMATIQUES

Le kilométrage réalisable avec un train de pneumatiques neufs varie en fonction du type de véhicule et des conditions d'utilisation, mais on peut admettre en moyenne un kilométrage de l'ordre de 65 000 kilomètres. Après ce premier usage, les pneus neufs sont rechapés, pour un montant représentant approximativement 50% de la valeur à neuf, et sont alors utilisés pendant environ 50 000 kilomètres.

Le prix de revient de l'ensemble des pneumatiques, ramené au kilomètre parcouru, sera donc calculé, pour tenir compte de cette double utilisation, suivant la formule :

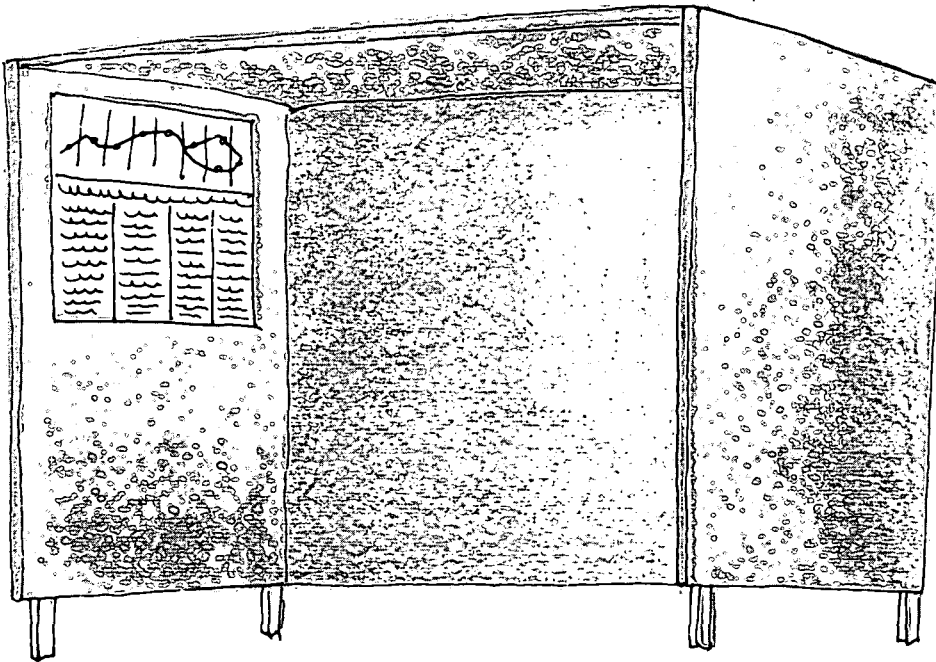
$$\frac{2 N}{65\ 000} + \frac{N}{50\ 000}$$

où N représente le prix d'achat d'un pneu neuf. L'application de cette formule suppose que le véhicule est équipé de deux pneus neufs et de deux pneus déjà rechappés. Dans le cas où le véhicule serait neuf, il conviendrait de retenir la formule : $\frac{4 N}{65\ 000}$, correspondant à quatre pneus neufs.

– ASSURANCES

La cotisation forfaitaire d'assurance d'un autocar peut se décomposer en deux parties : l'une fixe, est la prime de base par véhicule, qui correspond à un véhicule de 12 places maximum, l'autre variable, est la surprime qui est fonction du nombre de places au-delà du chiffre 12. Le montant de la prime de base et celui de la surprime varient selon la zone de circulation du véhicule. A cette assurance au tiers, peut s'ajouter éventuellement une cotisation pour assurance vol-incendie.

D'autres méthodes peuvent également être utilisées pour le calcul du montant de la cotisation.



– CHARGES FINANCIERES :

Elles concernent essentiellement les intérêts des emprunts contractés par l'entreprise pour l'acquisition des véhicules.

Pour les évaluer, on peut admettre qu'en moyenne l'emprunt couvre 70% du prix du véhicule (hors taxes) et qu'il est d'une durée moyenne de 4 ans, le taux d'intérêt correspondant au taux moyen de la Banque de France majoré pour commission et frais.

– FRAIS GÉNÉRAUX :

Ils correspondent aux charges suivantes :

- entretien et amortissements des bâtiments et matériels autres que le matériel roulant,
- rémunération du personnel d'encadrement et d'administration,
- impôts et taxes,
- rémunération des capitaux propres du transporteur.

La part de ce poste dans le prix de revient total est essentiellement fonction de la structure et de la taille de l'entreprise, et ne pourra donc faire l'objet d'une évaluation qu'en présence de chaque cas concret. On l'estime en général à 15 ou 20% du total des postes précédents.

Ces quelques données et recommandations peuvent être complétées par l'exemple suivant, qui doit être considéré avec prudence : chaque coût uni-

taire indiqué, issu de cas réels, suppose remplies des conditions bien précises, et n'est donc pas applicable, tel quel, à tout projet (la structure des coûts n'est, elle aussi, valable qu'avec des hypothèses bien précises) : il peut par contre, pour chaque poste énuméré ci-dessus, fournir des ordres de grandeur.

EXEMPLE DE CALCUL DU PRIX DE REVIENT D'UN SERVICE

Les hypothèses choisies pour illustrer les recommandations précédentes sont les suivantes :

- tous les prix sont établis au 1er janvier 1977,
- le service est effectué par un minibus diesel de 14 places,
- la consommation correspondante est de 15 litres pour 100 kilomètres,
- le prix d'achat du véhicule est de 40 500F H.T., soit 47 600F T.T.C.,
- le chauffeur est affecté à temps complet à ce service, ainsi que le véhicule,
- le nombre de kilomètres annuels effectués est de 40 000,
- le matériel est renouvelé tous les 5 ans (durée d'utilisation),
- la valeur résiduelle du véhicule au bout de 5 ans représente le quart (pour simplifier) de la valeur d'origine,
- l'entreprise est localisée en zone rurale, hors zone méditerranéenne.

TABLEAU RÉCAPITULATIF : SYNTHÈSE DE L'ESTIMATION DU COUT DU SERVICE IMAGINÉ.

POSTES	Prix de revient annuel (en francs 1977)	Coût au km parcouru (en centimes)	Part du poste considéré (en pourcentage)
Salaires et charges patronales . . .	53 000	132	54
Amortissement et renouvellement.	6 075	15	6
Entretien et réparations	8 000	20	8
Carburant	8 000	20	8
Lubrifiant	560	2	1
Pneumatiques	1 400	3,5	1
Assurances	2 980	7	3
Charges financières	1 796	4,5	2
Frais généraux (20% du sous-total)	16 622	42	17
TOTAL	98 433	246	100

Le détail de l'estimation de chacun des postes indiqués est fourni ci-après :

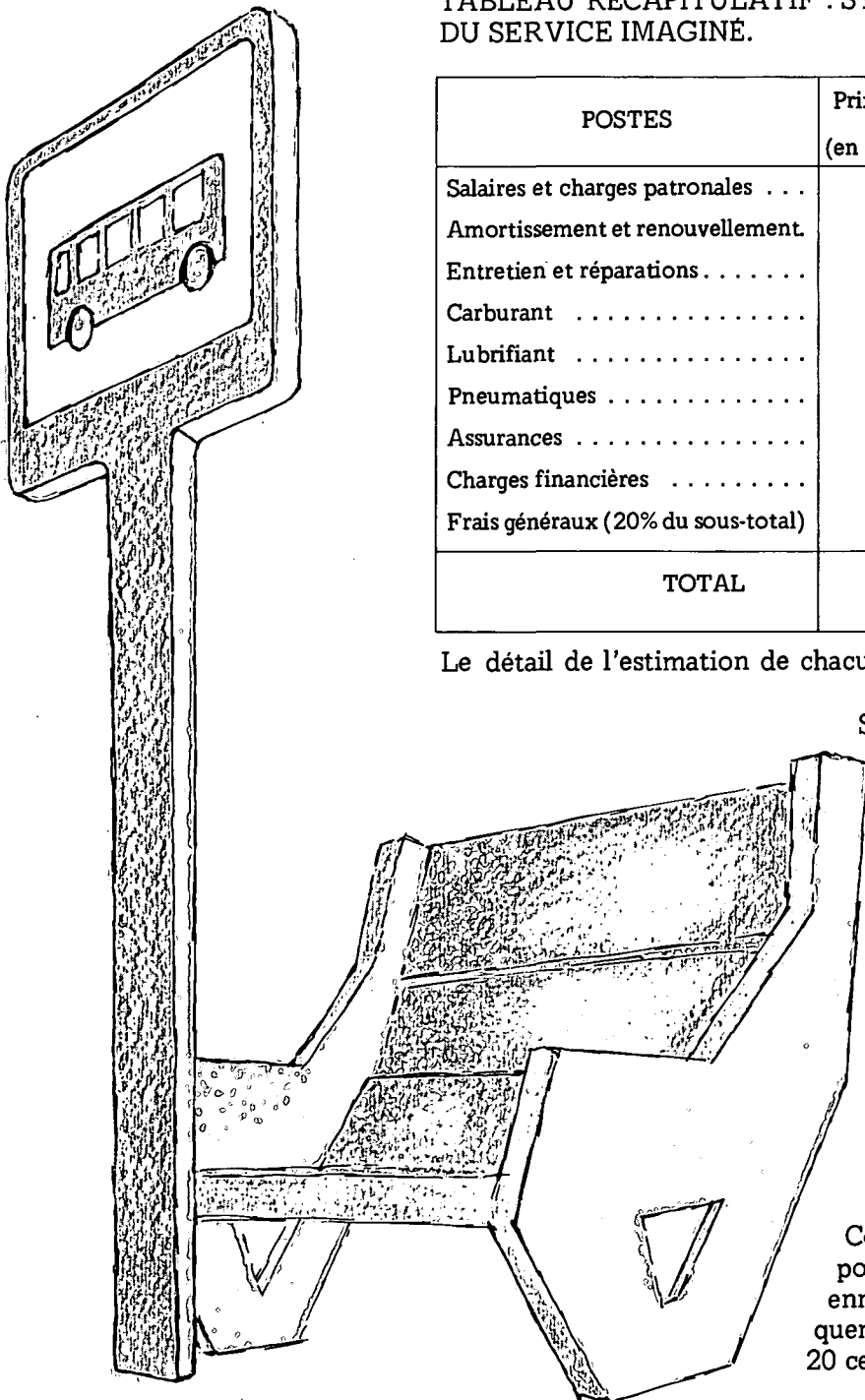
SALAIRES ET CHARGES PATRONALES:

53 000 F (par an)..

Le salaire indiqué ici concerne le salaire d'un conducteur pendant un an. En fait, le conducteur ne travaille pas tous les jours de l'année, il bénéficie au moins des dimanches et jours fériés et de ses congés payés. Il y aura donc lieu, dans le cas de services assurés chaque jour, de prévoir un salaire complémentaire pour le chauffeur de remplacement.

ENTRETIEN ET RÉPARATIONS

Compte tenu du caractère aléatoire de ce poste, il est estimé, par référence à des moyennes observées et compte tenu de la fréquence de renouvellement du matériel à : 20 centimes/km.



AMORTISSEMENT ET RENOUVELLEMENT :

(valeur d'achat à neuf du véhicule – valeur résiduelle en fin d'utilisation)

durée d'utilisation

$$\frac{40\,500 - 0,25 \times 40\,500}{5} = 6\,075 \text{ F}$$

CARBURANT

(prix du litre de gazole au consommateur vendu à la pompe x consommation au kilomètre) :

$$\frac{15 \times 1,34}{100} = 20 \text{ centimes/km}$$

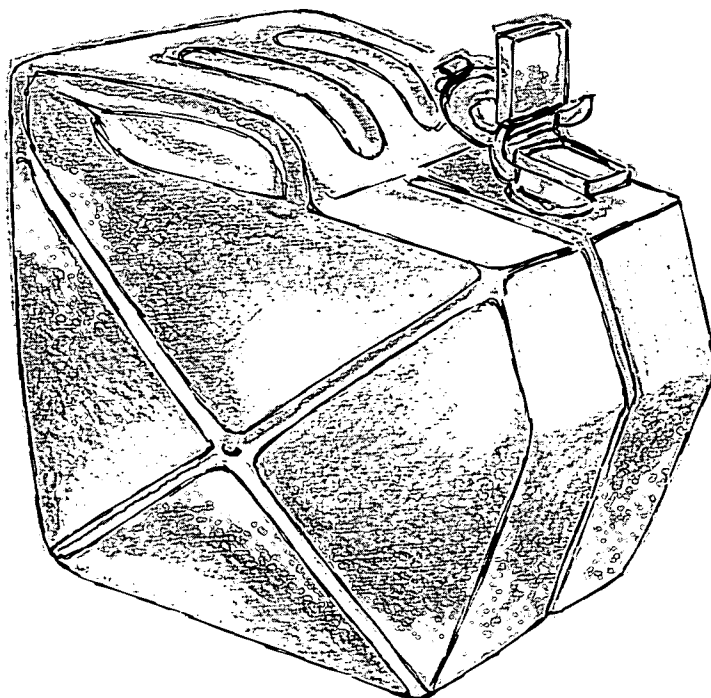
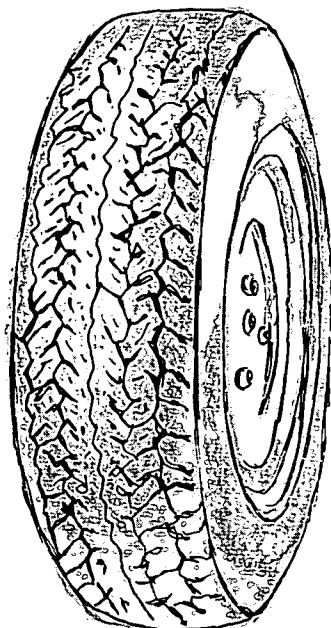
LUBRIFIANT

7% du coût du carburant, soit : 560F/an

PNEUMATIQUES

En fonction des données rappelées précédemment, le prix de revient «pneumatiques» au kilomètre se calcule selon la formule :

$$\frac{2 N}{65\,000} + \frac{N}{50\,000} \text{ où } N \text{ est le prix d'achat d'un pneu neuf}$$



Pour $N = 700$ F, valeur moyenne du prix de vente au détail d'une enveloppe de pneumatiques pour un véhicule de ce type, ce poste représente donc : 4 centimes/km.

ASSURANCES

Montant de la prime de base (1 800 F en zone rurale, hors zone méditerranéenne) + surprime de 90 F par place au dessus de 12 = 1 980 F, chiffre auquel il convient d'ajouter 1 000 F de prime forfaitaire d'assurance vol-incendie, soit : 2 980 F.

CHARGES FINANCIERES

La charge financière annuelle à porter au compte d'exploitation est différente de l'annuité de remboursement de l'emprunt. En effet, elle ne porte que sur les intérêts et de plus elle est rapportée au nombre d'années d'utilisation du véhicule (ici cinq ans) et non à la durée effective de l'emprunt. L'annuité de remboursement, elle, porte sur le capital et les intérêts afférents ; elle est considérée constante, et l'emprunt (70% du prix d'achat du véhicule hors taxes) est remboursable en quatre ans, avec un taux d'intérêt de 12%. On calcule d'abord l'emprunt : $40\,500 \text{ F} \times 70\% = 28\,350 \text{ F}$.

La somme totale à rembourser (emprunts + intérêts) est alors de 37 331 F (indication fournie par les tables financières). Les intérêts s'élèvent donc à $37\,331 \text{ F} - 28\,350 \text{ F} = 8\,981 \text{ F}$. La charge financière annuelle de l'emprunt à porter au compte d'exploitation pendant cinq ans est donc de :

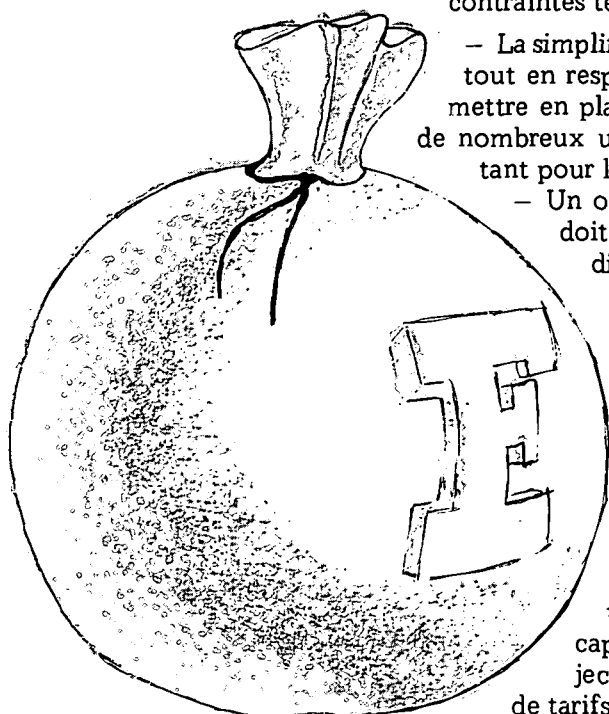
$$\frac{8\,981}{5} = 1\,796 \text{ F}$$

LA STRUCTURE TARIFAIRE

La structure tarifaire à prévoir lors de la mise en place d'une opération, dépend de plusieurs éléments :

- la nature de l'opération (nature du service, type de véhicule),
- l'entreprise de transports (sa taille, son habitude ou sa volonté de pratiquer des réductions commerciales . . .),
- la collectivité organisatrice, qui peut décider de certaines pratiques spécifiques de réductions pour certaines catégories d'usagers, sur le projet considéré, en conformité avec des décisions antérieures.

Plusieurs principes devront cependant guider le choix d'une structure tarifaire, choix qui relève plus, en général, de considérations politiques que de contraintes techniques :



- La simplification tarifaire devra demeurer un objectif primordial, tout en respectant les règles existantes : il convient de chercher à mettre en place un système qui n'accroisse pas les difficultés réelles de nombreux usagers, et au contraire permette une billetterie simple, tant pour l'usager que pour le conducteur.

- Un objectif de vérité comptable : c'est le service rendu qui doit être payé, ce n'est pas le transporteur qui doit être directement subventionné. Le transporteur doit assumer un certain risque commercial, et tout système de rémunération qui ne distinguerait pas les diverses natures de subvention ou qui garantirait systématiquement le déficit (achat d'une quantité de véhicules x kilomètres) ne permet pas de respecter cet objectif.

- La grande majorité des personnes utilisant habituellement les transports collectifs en milieu rural ont des ressources modestes, qu'il s'agisse des personnes âgées, des jeunes encore sans revenu . . . Ces usagers sont, de plus, souvent captifs de ce mode de transport, et leur permettre d'atteindre une certaine capacité de déplacements, devra généralement être un objectif retenu par les collectivités, ce qui suppose l'existence de tarifs relativement bas.

Les possibilités offertes aux autorités organisatrices sont détaillées ci-après.

On distingue deux grandes catégories de tarifs :

1. le système de paiement à la place, dans lequel chaque passager du véhicule paie un prix qui peut être : soit proportionnel au kilométrage parcouru augmenté d'une prise en charge, soit éventuellement calculé par sections successives : c'est le cas des services réguliers, et de certains services occasionnels.

2. le système de paiement à la course, dans lequel c'est la course qui donne lieu à rémunération, indépendamment du nombre de personnes effectuant cette course ; il en est ainsi pour les taxis et voitures de remise.

Pour le choix d'un système de tarification, on recherchera, de préférence, pour des distances peu importantes, des tarifs forfaitaires uniques, ou dédoublés en tarif «long» et «court» si le parcours est un peu plus important, afin d'éviter des complications d'exploitation.

D'une façon générale, ces tarifs pourront coexister avec des tarifs à caractère incitatif : tarif aller-retour forfaitaire légèrement inférieur au double du tarif simple ; possibilités d'abonnement ; existence de tarif de groupe (dégressif à partir d'un certain nombre de personnes voyageant ensemble). Ce type de tarification, présentant de telles réductions à caractère commercial, ne doit pas donner lieu à une compensation du transporteur par la collectivité.

Si, localement, on considère qu'une catégorie définie de personnes doit bénéficier de tarifs réduits, on peut citer deux pratiques possibles :

— une, classique, où le transporteur, qui consent directement la réduction, est remboursé ensuite par la collectivité sur pièces justificatives ; dans ce cas, la comptabilité doit nettement séparer les compensations des réductions sociales et les éventuelles subventions d'équilibre ;

— un autre système, apparenté au «chèque-restaurant» n'apportant pas de complication à la gestion de l'entreprise, peut être envisagé : les voyageurs concernés par la réduction se procurent gratuitement, auprès de la mairie, des chèques-transport d'une valeur déterminée ; ces chèques sont présentés au transporteur lors de la montée en voiture, l'usager payant simultanément le complément : ainsi, pour un trajet évalué à 10 F et pour des chèques-transport d'une valeur de 6 F, le voyageur paiera directement 4 F. Le transporteur se fait ensuite rembourser les chèques reçus pour leur valeur.

Des variantes à ces systèmes, telles que le plafonnement éventuel de remboursement au transporteur, peuvent naturellement être envisagées.

Le niveau initial des tarifs devra également être soigneusement étudié, afin d'éviter les deux écueils possibles : un tarif trop élevé dissuaderait d'emblée les catégories habituellement utilisatrices des transports collectifs interurbains ; par contre, il sera toujours très difficile de réajuster à la hausse des tarifs jugés excessivement faibles.

TARIF	
par personne aller et retour	8 F.
DE CHEZ VOUS A BRASSAC	18 F.
DE CHEZ VOUS A CASTRES	16 F.
2 personnes groupées	15 F.
3 personnes groupées	demi tarif
Aller simple	
<hr/>	
SERVICE MESSAGERIES	
Colis de moins de 10 kg	5 F.
Colis de plus de 10 kg	8 F.

L'ESTIMATION DE LA CLIENTELE

L'évaluation du trafic engendré par la création ou la modification d'un service présente toujours de réelles difficultés : dans le deuxième cas, on pourra faire les hypothèses suivantes :

- maintien du trafic actuel,
- accroissement du trafic proportionnellement au niveau de service offert,
- et enfin, détermination du trafic correspondant à l'équilibre financier de l'opération.

Dans le cas d'une création de service, il faudra de même procéder à deux hypothèses au moins :

- celle du trafic correspondant à l'équilibre financier,
- et celle du trafic minimum.

Pour ce faire, on pourra procéder soit par analogie avec des situations existantes, soit par utilisation d'enquêtes.

La diversité des cas exclut fréquemment la première possibilité ; mais la méthode par enquêtes surévalue généralement la demande, du fait de l'écart habituellement observé entre les déclarations d'intention des personnes interrogées et leur comportement.

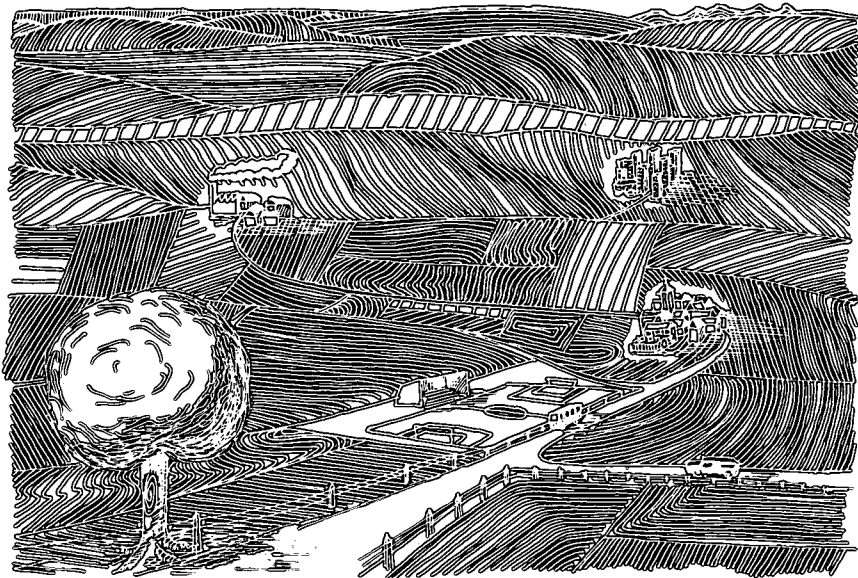
On peut enfin citer deux autres techniques à utiliser avec prudence, elles aussi :

- L'une consiste à diffuser largement et très en avance, l'annonce de la création d'un nouveau service, en demandant aux intéressés de téléphoner ou d'écrire pour exprimer des besoins précis ; ceci permet d'apprécier la demande et, unilatéralement, d'y adapter au mieux l'offre.
- Un autre méthode réside dans la détermination du type de déplacements visés, de l'importance numérique des personnes susceptibles d'accomplir ces déplacements, et de leur mobilité moyenne.

Toutes ces méthodes ne sauraient donner que des résultats très approximatifs, qui justifient en particulier un suivi précis de l'opération lors de sa mise en place. Les données techniques utiles pour cette estimation de demande figurent en annexe 3.

Engager une réorganisation ou une création de services de transports ruraux se solde, le plus souvent (les expériences françaises et étrangères sont là pour le confirmer), par un déficit d'exploitation, au moins lors des premières années de mise en service. Au-delà du résultat du seul compte d'exploitation, il faut considérer l'ensemble des apports et avantages du service, pour la zone considérée, compte tenu des objectifs définis initialement.

MODALITES DE CONVENTIONS ET DE FINANCEMENT



Les aspects réglementaires
(services réguliers, occasionnels, C.T.D.T.,
services scolaires)

Les mécanismes conventionnels

Les modes de financement
(subventions diverses)

En l'état actuel de la réglementation relative aux transports et dans la perspective de sa possible modification, seules, quelques règles générales des démarches concrètes (qui, en tout état de cause, seront nécessaires) peuvent être énoncées.

Leur application à chaque cas d'espèce est susceptible de soulever des problèmes particuliers ; aussi, les avis et conseils de l'Inspecteur départemental des transports sont nécessaires tout au long du processus et un dialogue permanent est vivement recommandé. La démarche adoptée devra permettre une meilleure appréhension des responsabilités de chaque partenaire et des contraintes qui peuvent lui être imposées.

Les indications suivantes portent donc sur la réglementation des transports interurbains de voyageurs, les mécanismes conventionnels et les aspects financiers afférents. Elles se limiteront aux services soumis à la «coordination des transports», et notamment ceux des transports routiers réguliers, occasionnels et spécialisés (scolaires en particulier). Une allusion brève sera faite aux transports dits «hors coordination».

Enfin, compte tenu de l'objet même de ce guide (le transport en «milieu rural»), il ne sera pas fait état des dispositions relatives aux services ferroviaires et aux périmètres de transports urbains qui ne concernent que de loin le domaine étudié.

Les principales références aux textes législatifs et réglementaires figurent en annexe 2.

LES ASPECTS REGLEMENTAIRES

Le parti pris de signaler les conditions juridiques afférentes à chaque classification administrative des services de transport pour «compte d'autrui» est volontaire. Conçu comme un petit memento en 9 questions-réponses et directement inspiré du décret du 14 novembre 1949 et des textes d'application, ce chapitre permettra de préciser les axes principaux des démarches à mener, liées au choix d'un système précis de transport.

QU'APPELLE-T-ON SERVICES ROUTIERS RÉGULIERS ?

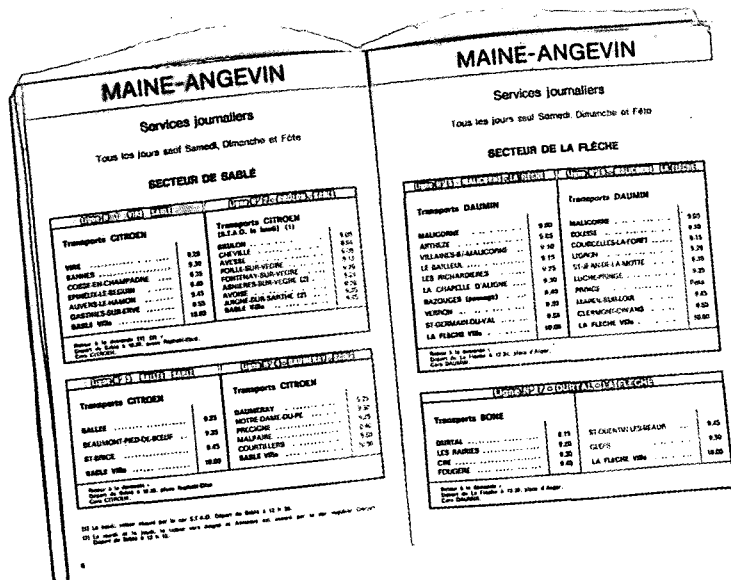
Des services de transports de voyageurs qui assurent, quelle que soit leur fréquence, la desserte d'une relation donnée, suivant un itinéraire donné, à des dates et des horaires publiés à l'avance, avec des points d'arrêt et de prise en charge définis.

Certains transports réguliers peuvent être réservés à des catégories particulières d'usagers (passagers de compagnies aériennes entre ville et aéroport, écoliers, ouvriers. . .).

Un service régulier peut être effectué par des véhicules de capacité diverse : autocar de 45 à 49 places, autocar de 35 places, minicar de 12 à 17 places et même voiture automobile de 6 places au plus, en sus du siège du conducteur.

QU'APPELLE-T-ON SERVICES ROUTIERS OCCASIONNELS ?

Des services qui couvrent, en général, des activités ponctuelles («occasionnelles») ou de tourisme. Il s'agit, soit des services offerts à la place, qui ramènent, sauf dispositions particulières du plan de transport, les voyageurs à leur point de départ (exemple : excursions), soit des services collectifs (les places sont vendues collectivement ou groupées) comportant la mise d'un véhicule à la disposition exclusive d'une personne, d'un groupe ou de plusieurs groupes d'au moins dix personnes, préalablement constitués. Signalons ici que les services de taxis collectifs, exécutés à l'aide de véhicules comportant plus de six places en sus du conducteur, et offerts à la place, considérés comme services routiers, peuvent être classés, soit comme services réguliers, soit comme services occasionnels, suivant le caractère de leur exploitation.



D'autre part, il est actuellement possible d'effectuer un «service de transport à la demande» au titre des services occasionnels dans leur première acception.

QUELLE EST LA CONDITION D'EXPLOITATION D'UN SERVICE ROUTIER RÉGULIER OU OCCASIONNEL ?

Exceptés les services collectifs ne sortant pas d'un cercle de 10 km de rayon ayant pour centre la mairie de la commune du siège de l'entreprise et dont l'exécution ne requiert qu'une simple autorisation du Préfet (récépissé de la déclaration) et les services occasionnels effectués sous couvert d'une autorisation exceptionnelle, tous les autres services réguliers ou occasionnels sont soumis à l'inscription obligatoire au plan de transport départemental. Celui-ci est divisé en quatre sections :

- le plan des services ferroviaires
- le plan des services réguliers
- le plan des services occasionnels
- la liste des périmètres des transports urbains.

De nos jours, les plans de transport conformes au modèle préconisé par le décret de 1949 sont malheureusement peu clairs et souvent même n'existent pas : les entreprises exploitent alors leurs services conformément aux plans antérieurs au 1er septembre 1939, ou selon les actes qui en tiennent lieu : «autorisations provisoires».

QUE RECENSE LE PLAN DES SERVICES RÉGULIERS ?

- la totalité des services, quels qu'en soient les exploitants,
- les relations à desservir et la fréquence à observer,
- l'indication des titulaires des services selon les principales règles suivantes :

1. Les services routiers non subventionnés sont inscrits, dans leur ensemble, au nom de la seule entreprise exploitante. Celle-ci conserve le bénéfice de l'inscription lorsque l'allocation d'une subvention 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.

2. 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.

3. Les services routiers créés à l'initiative d'une collectivité territoriale et pour lesquels une subvention est indispensable, eu égard aux sujétions que comporte l'exploitation, sont inscrits au nom de la collectivité (et pendant la durée du contrat, de l'entreprise exploitante).

4. Les services routiers exploités en régie sont inscrits au nom de la collectivité territoriale. Toutefois, il est admis que, sans être astreinte à créer une régie avec toutes les formalités requises, une commune peut être autorisée à assurer un service routier régulier, à l'occasion d'un constat de carence de l'initiative privée (et dans la mesure où l'intervention de la collectivité locale dans le secteur des transports reste limitée) dans un rayon de 10 km autour de la mairie, et un service routier occasionnel sous couvert d'autorisation exceptionnelle.

QUE RECENSE LE PLAN DES SERVICES ROUTIERS OCCASIONNELS ?

Il donne la liste des entreprises autorisées de façon permanente à exécuter des services et indique, pour chacune d'elles, les conditions qu'elles doivent observer (zone de prise en charge). Il précise 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 d'origine et les départements limitrophes. La zone de desserte s'étend à l'ensemble du territoire national.

QU'EST-CE QUE LE COMITÉ TECHNIQUE DÉPARTEMENTAL DES TRANSPORTS ?

C'est un organisme consultatif, composé essentiellement des représentants des conseils généraux, des administrations publiques, des usagers, des entreprises de transport, des entreprises de location de véhicules et des commissionnaires de transport. Il est assisté d'un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire et présidé par le Préfet du département ou son délégué.

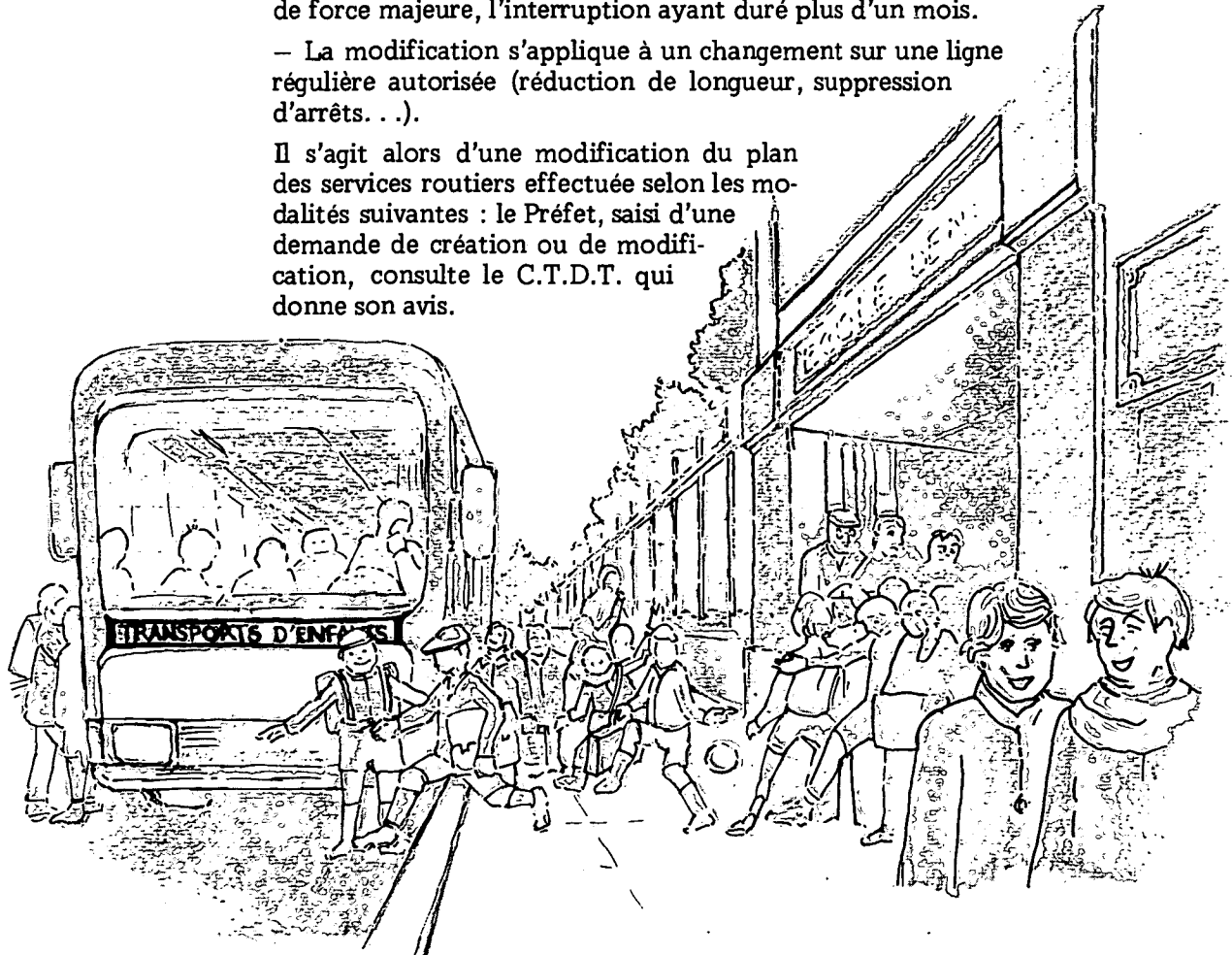
Le Préfet requiert son avis en matière de coordination des transports ferroviaires et routiers, et notamment d'établissement et de tenue du plan de transports publics de voyageurs, avant de statuer.

QU'ENTENDRE PAR CRÉATION, PAR MODIFICATION DE SERVICES RÉGULIERS ?

— Par création, il est fait allusion, soit aux services entièrement nouveaux, soit aux reprises de services interrompus de manière non justifiée par un cas de force majeure, l'interruption ayant duré plus d'un mois.

— La modification s'applique à un changement sur une ligne régulière autorisée (réduction de longueur, suppression d'arrêts. . .).

Il s'agit alors d'une modification du plan des services routiers effectuée selon les modalités suivantes : le Préfet, saisi d'une demande de création ou de modification, consulte le C.T.D.T. qui donne son avis.



Si celui-ci est favorable, le Préfet notifie une autorisation provisoire. Les modifications non autorisées sont considérées comme entraînant une interruption de service, tel qu'il a été initialement autorisé.

Le Comité se réunit sur convocation du Préfet. L'ordre du jour, arrêté par le Préfet sur proposition du Directeur Départemental de l'Équipement, est adressé aux membres, huit jours au moins avant la date de la réunion. Lorsqu'un membre désire qu'une question soit portée à l'ordre du jour de la prochaine séance, il doit en faire la demande au Président. Les questions portées à l'ordre du jour du Comité font l'objet d'un rapport écrit du secrétaire (placé sous l'autorité du D.D.E.) ou d'un membre désigné par le Président.

Les décisions, prises par l'Administration à la suite des délibérations du Comité, sont notifiées aux entreprises directement intéressées et font l'objet d'une publicité au recueil des actes administratifs de la Préfecture.

Enfin, pour ce qui est de la modification du plan des services routiers occasionnels, la procédure est semblable à celle des services réguliers. Il peut s'agir, soit d'un service nouveau, soit de la reprise d'un service ancien, mais dont l'interruption, dans ce cas précis, a excédé un an.

QUELLES AUTORISATIONS SONT NÉCESSAIRES POUR LES SERVICES SPÉCIALISÉS SCOLAIRES ?

En dehors des expériences (en cours) d'ouverture des cars de transport scolaire à d'autres clientèles, soit en même temps que le transport des enfants, soit dans les parcours «haut le pied», il faut se rappeler que les titulaires de services spéciaux de transport d'élèves organisés selon la procédure du décret du 4 mai 1973 peuvent bénéficier de l'attribution d'une autorisation permanente leur permettant d'effectuer du transport péri-scolaire, qui ne saurait évidemment bénéficier d'aide de l'Etat.

L'établissement scolaire qu'ils desservent doit faire la demande auprès du Préfet de cette autorisation permanente. Il y a alors autant d'autorisations que de véhicules utilisés pour les services spéciaux. Ces autorisations sont personnelles et non pas liées à un contrat de services spéciaux.

- L'autorisation pour les services spécialisés scolaires est d'une durée annuelle.

QUE RETENIR TRÈS BRIÈVEMENT DES TRANSPORTS DITS «HORS COORDINATION» ?

L'importance et la réalité des services de transport dont l'exercice est soumis à la réglementation du décret de novembre 1949 ne doivent pas masquer l'existence (et la réalité non moins effective) des autres pratiques de transport, surtout dans la mesure où ils peuvent rejoindre les préoccupations du transport public.

La souplesse essentielle des transports dits «hors coordination» réside dans l'absence de nécessité de toute procédure administrative (ou simplement limitée, selon les cas, à une déclaration à la Préfecture). Ils sont invoqués comme tels, soit du fait de la qualité de la personne qui les assure, soit du fait de leur destination, soit encore du fait de leur caractère marginal.

Il s'agit, parmi d'autres, des transports exécutés par un service public ou un établissement agricole, industriel ou commercial, pour ses besoins normaux de fonctionnement, à condition que ne soient transportées que des personnes attachées au service ou à l'établissement ; des transports exécutés avec un véhicule leur appartenant par un établissement d'enseignement (à condition que ces transports soient réservés au personnel et aux élèves et soient en relation directe avec l'enseignement), par une association (transports réservés aux membres de l'association et en relation avec le but de l'association, ce but ne devant être ni le transport, ni le tourisme), des transports de personnel (dans certaines conditions), etc. . .

LES MECANISMES CONVENTIONNELS

Ils sont extrêmement importants dans la mesure où la convention établie entre collectivités publiques et transporteurs va codifier globalement :

- le niveau de qualité de service (parcours, horaires, matériel. . .),
- les conditions de mise en œuvre (apports du transporteur, de la collectivité),
- les éléments du contrôle (qualité, rythme, base. . .),
- les clauses financières afin de permettre à la collectivité d'établir une rémunération du service et, éventuellement, une aide à certaines catégories de la population (il convient de signaler, à ce propos, que la Direction des Transports Terrestres du Ministère de l'Équipement élabore des clauses-types financières à utiliser entre collectivités et transporteurs ; elles sont un complément aux clauses-types générales préparées également par la D.T.T. ; l'ensemble fera l'objet d'une diffusion particulière au cours des prochains mois.).

Pour résumer d'une manière plus analytique, deux aspects doivent être dissociés :

1. La nature du contrat : à la différence du système de régie directe où la collectivité assure par ses propres moyens le fonctionnement et la gestion du service public,

- le contrat simple est un document par lequel il est demandé à un prestataire de service de remplir certaines obligations précises moyennant une rétribution, les rapports entre les deux parties faisant l'objet de dispositions approuvées par elles deux ;
- le contrat de concession charge un particulier ou une société d'exécuter un service public à ses frais avec ou sans subventions ; on le rémunère en lui confiant l'exécution du service public avec le droit de percevoir des redevances sur ceux qui en bénéficient ;
- l'affermage n'est qu'un type de concession où la collectivité met à la disposition du fermier tout ou partie du matériel roulant ou des installations fixes nécessaires à l'exécution du service, le fermier n'ayant qu'à assurer la gestion du service et faire l'avance du seul fonds de roulement ;
- la régie intéressée est un mode de gestion des services publics industriels et commerciaux qui se rapproche de la concession dans la mesure où l'exploitation du service est assurée par une personne physique ou morale privée liée par contrat avec l'administration. Mais à la différence de la concession, l'exploitation est toujours faite aux risques et périls de l'administration qui perçoit les bénéfices et supporte les pertes. La collectivité reverse notamment au régisseur une prime de gestion (fixée en pourcentage du chiffre d'affaires).

2. Les clauses essentielles contenues dans le contrat :

- durée du contrat et modalités de reconduction
- consistance des services
- conditions de prise en charge des dépenses
 - de premier établissement et d'extension
 - d'entretien et de renouvellement.
- règles de fixation et de révision des tarifs
- régime de rémunération de l'entrepreneur
- sanctions prévues (notamment en cas d'interruption du contrat)
- formules d'indemnisation en cas de rupture du contrat, du fait de la collectivité publique
- tenue de certains comptes
- contrôle technique et financier par la collectivité publique.

LES MODES DE FINANCEMENT

Il est souhaitable de voir les communes, qui posent le problème du transport collectif en milieu rural, se regrouper en un syndicat d'organisation.

Cette association ou syndicat de communes permettra de poser clairement les questions d'inscription des services au plan de transport et de convention avec les transporteurs et facilitera les initiatives des communes en matière de financement.

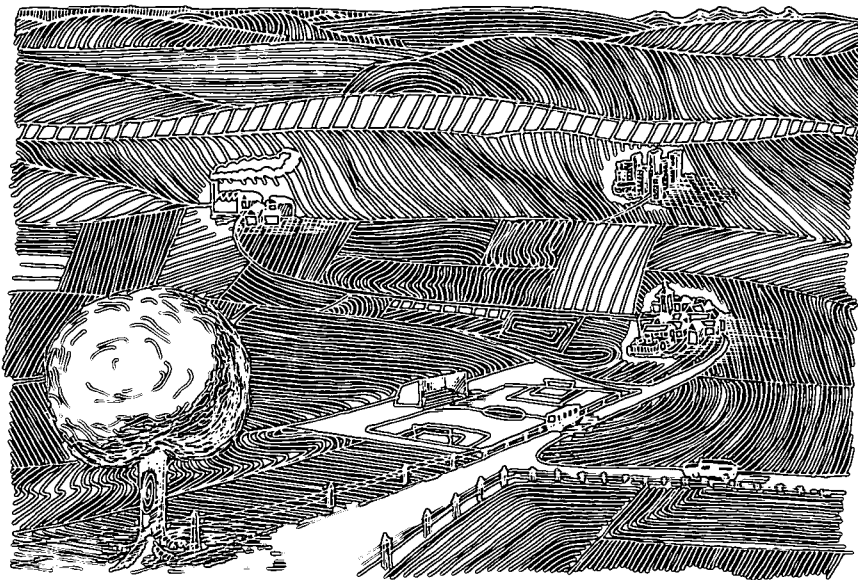
En tout état de cause, il y a lieu de distinguer la compensation de réductions sociales et le financement d'un éventuel déficit d'exploitation.

Les modalités de financement seront différentes selon qu'il s'agit de la période de démarrage et de la période normale de fonctionnement. Pour la période de démarrage, l'État peut, pendant un an, apporter une aide de 50 % du déficit d'exploitation global du service nouveau.

Selon les premiers résultats, cette aide de l'État pourra éventuellement être poursuivie une seconde année à un taux inférieur.

Mise à part cette aide exceptionnelle de l'État (DATAR, DTT, Agriculture), ce sont des financements régionaux, départementaux (la consultation du Conseil Général est nécessaire dans le cas d'une demande de subvention pour un service nouveau) ou locaux, qui peuvent être ainsi amenés à constituer des garanties régulières d'un déficit d'exploitation probable et la compensation de réductions sociales.

LANCEMENT DE L'OPERATION



**Le choix d'une solution
(critères possibles)**

Le choix de la période de lancement

La durée d'expérimentation

Les problèmes d'information du public

LE CHOIX D'UNE SOLUTION

A l'issue de l'étude entreprise (socio-économique, technique, administrative, financière. . .) et de ses corollaires (analyse des mécanismes réglementaires et conventionnels et des modes de financement), différentes solutions globales se détacheront.

Présentées aux élus, elles seront discutées, voire complétées ou retouchées.

Comment le Comité Directeur peut-il, alors, effectuer le choix entre ces solutions ?

Les termes de ce choix doivent être clairement exposés aux responsables locaux, qui se détermineront, en dernier ressort, non seulement sur des critères « techniques », mais surtout en fonction de préoccupations politiques et sociales.

Les critères de comparaison, qui peuvent être objectivement présentés, sont, par exemple :

- des critères financiers (se reporter à l'annexe 3) :
 - dépenses globales,
 - recettes globales,
 - déficit global,
 - dépenses au véhicule-kilomètre,
 - recettes au véhicule-kilomètre,
 - déficit au véhicule-kilomètre,
 - dépenses au voyageur-kilomètre,
 - recettes au voyageur-kilomètre,
 - déficit au voyageur-kilomètre.
- des critères techniques :
 - simplicité relative des solutions sur le plan de l'organisation technique,
 - qualité du matériel,
 - temps de parcours d'un circuit.
- des critères plus qualificatifs :
 - groupes de population touchés par chacun des services,
 - équipements desservis.

Une fois retenue la solution, l'opération sera programmée.

Diverses recommandations sont, à ce stade, fondamentales et influenceront directement sur l'évolution de l'opération et sa réussite, en définitive.

LE CHOIX DE LA PERIODE DE LANCEMENT

Le bon démarrage d'une expérience est lié, notamment, à un choix judicieux de sa période de lancement.

Il importe, en effet, qu'il intervienne dans une période qui ne soit pas une période creuse, ou d'activité «anormale» (périodes de vacances, de fête, de travaux collectifs saisonniers, susceptibles de mobiliser la population plus que d'ordinaire. . .).

Il convient donc de choisir, à la fois pour accentuer l'impact psychologique et assurer l'efficacité du suivi, le début d'un mois ou d'un trimestre complet d'activité régulière dans la zone en question. A cette fin, les périodes dites «de rentrée» peuvent paraître, a priori, particulièrement favorables à de tels démarrages.

Cependant, pour des raisons diverses (incertitude sur la qualité du montage de l'opération : horaires, fréquences. . . ou autre opportunité liée à des conditions locales propices), il peut être préférable de ne pas se référer intégralement aux critères cités plus haut, et ne pas surseoir plus longtemps à la mise en œuvre plus pragmatique qui, en l'occurrence, nécessitera, au début, tâtonnements et adaptations.

LA DUREE DE L'EXPERIMENTATION

En général, toute opération mise en place fait l'objet d'une phase expérimentale, dont l'importance est capitale.

La durée de l'expérience est variable, mais elle doit dépasser un premier seuil en deçà duquel les habitudes acquises et les comportements en matière de déplacement ne seraient pas en mesure de se modeler à la réalité des nouveaux systèmes.

Aussi, une période probatoire d'un an paraît un minimum, le cycle complet d'une année permettant, à la fois un recul d'analyse suffisant, et une description de tous les aléas susceptibles de se reproduire les années suivantes.

En somme, elle doit contenir tous les cas de figure des adaptations progressives du système : suppression de quelques services où la demande avait été surestimée, modification de certains itinéraires, remplacement de quelques points d'arrêts. . .

Par ailleurs, selon les conditions locales et saisonnières, des modifications ponctuelles du service mis en place pourront intervenir éventuellement durant cette année, après des périodes de trois mois environ.

LES PROBLEMES D'INFORMATION DU PUBLIC

Le bien-fondé d'un projet, on le sait bien, ne suffit pas à entraîner d'emblée son succès. Seule, une information claire et largement diffusée à l'aide des moyens les plus divers aura un impact important auprès de la population. Il est indispensable que soient suffisamment publiées les modifications de l'organisation des services. On notera là, à nouveau, l'importance de l'association étroite des responsables locaux aux diverses étapes de l'élaboration du projet. Leur caution et leur engagement actif peuvent s'avérer indispensables pour réussir la promotion du projet auprès du public.

L'information pourra être dispensée au moyen :

- d'affiches ou de dépliants disponibles dans les bâtiments publics importants (mairies, perceptions, caisses du Crédit Agricole. . .) et sur les panneaux municipaux,
- de sensibilisation des porteurs d'opinion (élus. . .),
- d'envois par la poste de tracts publicitaires («imprimés sans adresse», dont le prix de distribution, en milieu rural, varie globalement entre 13 et 21 centimes l'unité selon le poids ne devant pas excéder 100 grammes),
- d'articles dans les bulletins municipaux, dans les journaux locaux,
- de l'audio-visuel, et notamment de la télévision régionale.

Ces campagnes d'information devront être soigneusement cadrées et dosées, sachant que :

- la simultanéité des divers types d'information est un élément de poids dans la réception du message : elle est recommandée au début du lancement,
- l'étalement dans le temps de publicités à caractère non massif et à intervalles réguliers est un facteur d'assimilation du message : il est recommandé tout au long de l'année que durera l'expérience.

