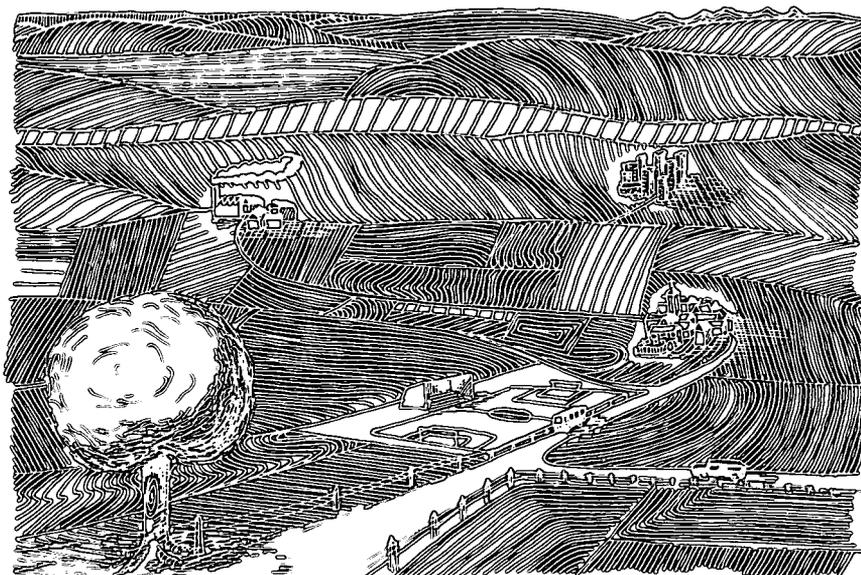


# SUIVI DE LA REALISATION



Les données du service  
(caractéristiques de l'offre de transport)

La situation financière  
(principaux indicateurs)

La fréquentation  
(la clientèle, son importance, son comportement,  
ses souhaits)

La présentation des résultats  
(fiche-type de suivi)

L'autorité organisatrice, parce qu'elle s'est engagée dans le projet, en particulier financièrement, doit pouvoir assurer un contrôle de l'opération mise en place. Les modalités de ce contrôle seront généralement intégrées à la convention passée entre l'exploitant et l'autorité organisatrice.

Le suivi de l'opération est fondamental, surtout au cours des premières années, car c'est de lui que dépendent les possibilités futures de modifications du service, dans la mesure où il renseigne à la fois sur la réponse «quantitative» de la population et sur son niveau de satisfaction «qualitative».

La réalisation des actions de contrôle doit, en principe, être du ressort de l'autorité organisatrice, qui peut éventuellement confier une partie de cette tâche à un organisme administratif. Ce contrôle nécessitera, le plus souvent, la présence de techniciens ; il semble important qu'il soit assuré par les personnes ayant participé à l'élaboration du projet, et donc attentives aux problèmes possibles.

Les responsables politiques devront être régulièrement informés de l'évolution du projet par la remise de rapports, dont la périodicité ne devrait pas excéder un trimestre.

Ces actions de suivi porteront sur les points suivants (la définition des notions figurant ci-après est détaillée en annexe 3) :

## LES DONNEES DU SERVICE

Les caractéristiques de l'offre de transports doivent figurer dans la convention passée entre les deux parties contractantes, mais il pourra parfois être intéressant de connaître certains points non (ou imparfaitement) précisés dans la description du service : ainsi devront être indiquées les modifications éventuelles intervenues dans la desserte mise en place, dans le matériel utilisé (en particulier, l'évolution de l'âge des véhicules).

De plus, pour les services de transports à la demande, certaines précisions devront être apportées sur :

- le nombre de véhicules - kilomètres parcourus, par type de matériel,
- le pourcentage des services effectués par rapport aux services prévus,
- le nombre d'heures d'utilisation des véhicules,
- le temps total de conduite durant la période considérée (avec indication du nombre d'heures supplémentaires).

Tous ces points ne pourront faire l'objet que de déterminations, souvent très approximatives, lors de l'élaboration du projet. Certains de ces contrôles pourront être effectués lors des visites de l'Inspecteur Départemental des Transports.

## LA SITUATION FINANCIERE

Les documents comptables que l'entreprise de transport devra fournir seront, eux aussi, précisés dans la convention d'exploitation. La connaissance des éléments statistiques concernant l'offre de service, permettra la vérification du montant des dépenses engagées.

La situation financière sera évaluée par quelques indicateurs permettant la comparaison et la mesure de l'«efficacité» de l'opération : (l'ensemble des chiffres fournis le sera hors T.V.A.).



- coût d'exploitation par véhicule-kilomètre, par type de véhicule,
- coût annuel d'exploitation,
- recettes annuelles (hors subventions) faisant apparaître les compensations pour tarifs sociaux,
- subventions annuelles ventilées suivant leur origine,
- rapport et différence des dépenses et recettes,
- dépenses, recettes et subventions par voyageur,
- dépenses, recettes et subventions par voyageur-kilomètre.

## LA FREQUENTATION

L'analyse de l'évolution de ces différents paramètres sera complétée par la mise en place d'une méthode plus spécifique de suivi, visant à la connaissance des résultats obtenus par les actions d'amélioration ou de création de services. Ces résultats concernent principalement la clientèle, son importance, son comportement, ses souhaits. Les enquêtes nécessaires devront toujours être simples et légères, afin de ne pas alourdir les coûts de l'opération. Elles peuvent s'envisager de différentes façons :

- un comptage des billets par le transporteur, permettant le décompte des voyageurs par service,
- l'exploitation mensuelle des bandes de contrôle, par le transporteur, ou un organisme administratif,
- des enquêtes à intervalles réguliers auprès des usagers.

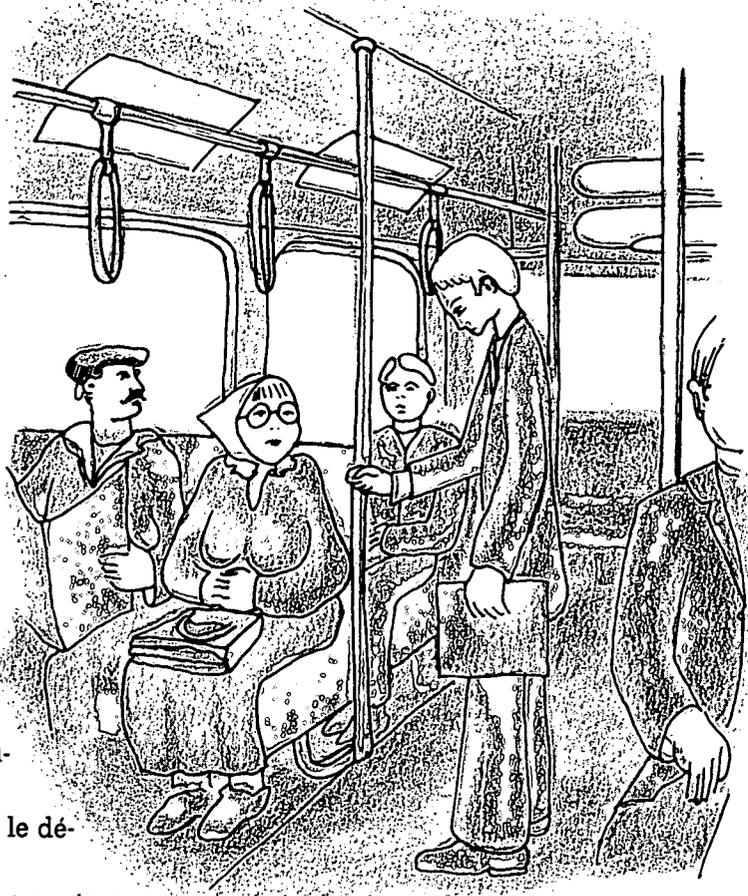
Ces enquêtes, prises en charge, au moins partiellement, par le collectivité, devront, au cas où le système de billetterie ne permettrait pas les exploitations citées précédemment, fournir au moins le nombre de voyageurs par type de service (aller ou retour, matin ou soir . . .), ainsi que le nombre de voyageurs-kilomètres obtenu par le recueil systématique des origines-destinations.

Ces enquêtes seront souvent utilement complétées par l'utilisation de questionnaires détaillés, permettant de déterminer les principales caractéristiques de la clientèle, d'analyser les raisons qui la conduisent à utiliser les services mis en place, et de mesurer sa satisfaction.

Ce type d'enquêtes devra d'ailleurs couvrir un champ plus vaste que les seuls usagers, et s'adressera à un échantillon plus large de la population, afin d'apprécier les modifications éventuelles à apporter : les questions posées devront permettre de comprendre pourquoi la clientèle potentielle éventuelle n'utilise pas le service, et de recueillir toutes suggestions par les personnes interrogées : pour cela, le questionnaire pourra comporter une page réservée aux idées éventuelles des personnes interrogées.

Un tel exemple de questionnaire d'enquête de suivi est reproduit en annexe 1 (2ème partie).

Dans le cas où la fréquentation est peu importante, on pourra employer la méthode des questionnaires «auto-administrés», évitant par là le recrutement très onéreux, de nombreux enquêteurs : les questionnaires sont distribués par le chauffeur, ou par un enquêteur, à la montée dans le véhicule et remis par les usagers à la descente, ou, si le parcours n'est pas suffisamment long, renvoyé par enveloppes «T», c'est-à-dire avec affranchissement payé par l'organisme enquêteur.



# LA PRESENTATION DES RESULTATS

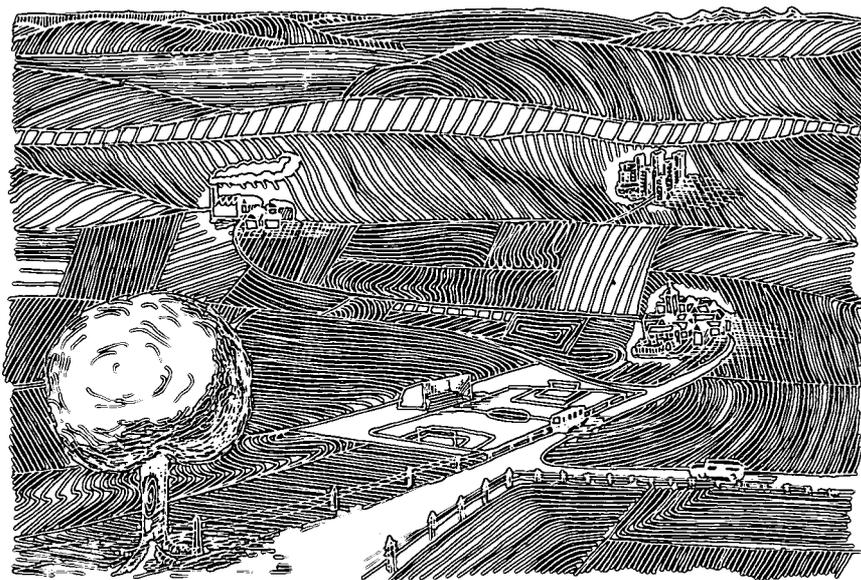
La Direction des Transports Terrestres, afin de permettre le suivi minutieux d'une opération, a élaboré un ensemble de fiches permettant le contrôle de la mise en œuvre d'un projet.

The image shows two overlapping forms. The top form is a tracking sheet with a large 'C' in a circle in the top right corner. It contains fields for 'année d'exploitation', 'service de destination', 'régime particulier', and 'autres observations'. The bottom form is an information sheet with sections for 'RÉSUMÉ', 'DESCRIPTION DÉTAILLÉE', and 'CONCLUSIONS'. It includes checkboxes for 'Autorisation de matériel' and 'Modification de la tarification'.

Cet ensemble (dont une fiche-type est reproduite ici, à titre d'exemple) se veut résolument concis, et ne présente en conséquence que le minimum des éléments statistiques à recueillir pour le suivi de l'évolution d'une opération. En illustration à ces recommandations, un exemplaire de ces dossiers, complété pour une opération précise, est fourni en annexe 4. C'est sous cette forme que l'éventuelle demande de subvention doit être faite.



# CONCLUSIONS





Pour revitaliser l'espace rural, une adaptation efficace des systèmes de transport peut contribuer à la mise en place d'une politique cohérente d'aménagement du territoire.

A une demande de modification de l'offre de transport, on répondra par une démarche s'apparentant à l'une des trois possibilités suivantes :

- une adaptation locale des services routiers classiques existants,
- une mise en place de services nouveaux, qui se traduira, soit par une réalisation par étapes à partir d'expériences temporaires pilotes, soit par une intervention globale,
- une organisation d'ensemble des services offerts à la population locale.

La négociation entre les différents partenaires respectera, quel que soit le cas, le cadre réglementaire.

On insistera toujours, sur cet aspect essentiel des discussions qu'est la détermination précise des obligations de service et des modalités de rémunération de l'entreprise, et ceci en conformité avec la politique que la (ou les) collectivité(s) entend(ent) promouvoir en matière de transport et de vie sociale.

Au bout du compte, toutes ces opérations impliqueront, par leur caractère, leur durée. . . une grande souplesse dans l'expérimentation et seront assorties d'une analyse précise de leurs résultats et de leur suivi.





# ANNEXES

Ce document a été élaboré à partir des travaux d'un groupe mis en place à la demande de la Direction des Transports Terrestres et comprenant les personnes suivantes :

M. BERTON	Direction Régionale de l'Équipement de la Lorraine
Mme DESMAREST-PARREIL	Direction des Transports Terrestres/Service des Transports Interurbains de Voyageurs
Mme DUCROHËT	Direction des Transports Terrestres/Division des Etudes Economiques
M. JULLIARD	Atelier Central d'Études d'Aménagement Rural
M. LAFEUILLE	Direction Régionale de l'Équipement du Limousin
M. DE LARTIGUE	Direction Régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées
Mlle LECOMTE	Direction des Transports Terrestres/Service des Transports Interurbains de Voyageurs
M. PLAUD	Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
M. RAYNALT	Direction des Transports Terrestres/Division des Etudes Economiques.

Rédigé par : Vincent GASCON et Jean-Paul KARSENTY en collaboration avec Agnès DESMAREST-PARREIL

ENQUETES

-AUPRES D'UN MAIRE SUR LA VIE LOCALE

-AUPRES DU PUBLIC

SUR LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

## GUIDE D'ENTRETIEN AVEC UN MAIRE SUR LA VIE LOCALE

### RECOMMANDATIONS :

- avoir une carte du secteur,
- posséder un minimum de renseignements sur la population (nombre, âge, activités) les déplacements (écoles, entreprises. . .),
- avoir quelques indications sur les transporteurs (noms, importance du personnel. . .) et les lignes.

### EXEMPLES DE QUESTIONS POUR ANIMER L'ENTRETIEN :

1. Bien préciser le but de la visite : premier contact, entretiens systématiques avec les maires des communes du même secteur. . .
2. Votre commune a . . . . . habitants ? Ce sont en grande partie des . . . . . (retraités, agriculteurs, etc), quelles conséquences cela a-t-il pour la commune : finances, équipements, activités, problèmes ?
3. Où vont-ils pour leurs achats :
  - d'alimentation ?
  - d'habillement ?
  - etc.
4. Où se trouvent les écoles : école primaire, C.E.G., C.E.S., lycée technique ?
5. Quel est l'hôpital (ou la clinique) le plus souvent fréquenté ?
6. Comment les habitants se déplacent-ils pour ces divers cas :
  - deux roues ?
  - voiture ?
  - train ?
  - car ?
7. Y a-t-il des personnes qui, à votre avis souhaiteraient se déplacer plus ?  
Pour quoi faire et où ?
8. Les cars et les trains le permettent-ils ?  
Sinon, quels changements d'horaires seraient-ils à faire ?  
Ou autres modifications.

ENQUETE SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS  
(Ce questionnaire a été utilisé en Lorraine)

1. SEXE

Masculin

Féminin

2. AGE

Moins de 18 ans

De 18 à 30 ans

De 30 à 60 ans

Plus de 60 ans

3. PROFESSION

Commerçant ou artisan

Agriculteur

Employé

Cadre

Ouvrier

Militaire

Elève ou étudiant

Retraité, sans profession ou chômage

Autre

4. AVEZ-VOUS LE PERMIS DE CONDUIRE ?

Oui

Non

5. POSSEDEZ-VOUS UN MOYEN DE TRANSPORT PERSONNEL ?

Non

Oui : une voiture

une moto

un vélomoteur

un vélo

6. SI OUI, POURQUOI NE L'UTILISEZ-VOUS PAS PERSONNELLE-  
MENT ?

Trajet trop long

trop cher

trop dangereux

Pas de stationnement

En panne

Vous pouvez faire autre chose  
dans le car

Vous retrouvez des gens que vous  
connaissez

Quelqu'un d'autre s'en sert pour :

– aller à son travail

– faire des courses

– emmener des enfants

– autre

7. A QUEL ARRET ETES-VOUS MONTE ? .....

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE TRAJET EFFECTUE EN CE  
MOMENT

8. DE QUEL ENDROIT PRECIS VENEZ-VOUS ?

Commune .....

Code postal .....

9. POUR VOUS RENDRE A CET ARRET, IL Y A :

- Moins de 300 mètres
- De 300 à 900 mètres
- De 900 à 1800 mètres
- Plus de 1800 mètres

10. VOUS AVEZ PARCOURU CETTE DISTANCE

- |            |                             |
|------------|-----------------------------|
| A pied     | En voiture comme conducteur |
| En 2 roues | En voiture comme passager   |
| En car     | En taxi                     |
| En train   |                             |

11. VOUS VENEZ DE

- |                |                                   |
|----------------|-----------------------------------|
| Votre domicile | Faire des achats                  |
| Votre école    | Faire une démarche administrative |
| Votre travail  | Chez le médecin / santé           |
|                | Chez des parents ou amis          |
|                | Ailleurs                          |

12. DANS CES CAS,

Combien de fois y allez-vous par mois ?

13. VOUS ALLEZ A

- |                |                                   |
|----------------|-----------------------------------|
| Votre domicile | Faire des achats                  |
| Votre école    | Faire une démarche administrative |
| Votre travail  | Chez le médecin / santé           |
|                | Chez des parents ou amis          |
|                | Ailleurs                          |

14. DANS CES CAS,

Combien de fois y allez-vous par mois ?

15. QUELS SONT VOS HORAIRES DE TRAVAIL (ou d'école) ?

Début .....

Fin .....

16. SI VOUS TRAVAILLEZ, EST-CE ?

- |                                 |                 |
|---------------------------------|-----------------|
| Dans un bureau                  | Dans un magasin |
| Dans un atelier ou<br>une usine | Ailleurs        |

17. A QUEL ARRET DESCENDEZ-VOUS ? .....

18. A QUEL ENDROIT PRECIS ALLEZ-VOUS ?

Commune .....

Code postal .....

19. POUR VOUS RENDRE A CET ENDROIT, IL Y A :

- Moins de 300 mètres
- De 300 à 900 mètres
- De 900 à 1800 mètres
- Plus de 1800 mètres

20. VOUS PARCOUREREZ CETTE DISTANCE

- |            |                             |
|------------|-----------------------------|
| A pied     | En voiture comme conducteur |
| En 2 roues | En voiture comme passager   |
| En car     | En taxi                     |
| En train   |                             |

21. VOYAGEZ-VOUS ACTUELLEMENT AVEC UN OU PLUSIEURS MEMBRES DE VOTRE FAMILLE ?

Non

Oui : Combien de personnes vous accompagnent ? .....  
(à l'exception des personnes voyageant gratuitement)

22. AVEZ-VOUS UN BILLET ALLER-RETOUR ?

Oui

- Non : – pas sûr d'utiliser le même moyen de locomotion  
– pas le même itinéraire  
– pas pensé  
– l'horaire ne convient pas  
– autre

23. AVEZ-VOUS UN BILLET AVEC REDUCTION ?

Non

Oui : A quel titre ? .....

24. SI VOUS AVEZ UNE CARTE D'ABONNEMENT, EST-CE :

- 10 voyages ?
- 12 voyages ?
- Autre

25. L'HORAIRE DE CE CAR VOUS CONVIENT-IL ?

Oui

Non : Vous souhaiteriez qu'il parte :  
..... minutes plus tôt  
..... minutes plus tard

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE TRAJET INVERSE

26. CE TRAJET, VOUS L'AVEZ FAIT (ou vous le ferez)

- |          |                             |
|----------|-----------------------------|
| En train | En voiture comme conducteur |
| En car   | En voiture comme passager   |
| En taxi  |                             |

27. QUEL A ETE (ou sera) VOTRE ARRET DE MONTEE ? .....

28. VOUS VOUS Y ETES RENDU (ou vous vous y rendrez)

- |            |                             |
|------------|-----------------------------|
| A pied     | En taxi                     |
| En 2 roues | En voiture comme conducteur |
| En car     | En voiture comme passager   |
| En train   |                             |

29. QUEL A ETE (ou sera) L'HORAIRE DE DEPART DU CAR ? .....

30. CET HORAIRE VOUS CONVIENT-IL ?

Oui

Non : Vous souhaiteriez qu'il parte

..... minutes plus tôt

..... minutes plus tard

#### RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

31. AURIEZ-VOUS PU PRENDRE LE TRAIN ?

Oui

- Non :
- pas de liaison S.N.C.F.
  - gare départ trop éloignée
  - gare arrivée trop éloignée
  - horaire inadapté
  - trop de monde dans le train
  - arrêt non desservi au départ
  - arrêt non desservi à l'arrivée
  - trop cher
  - moins confortable
  - trop lent
  - autre

32. EFFECTUEZ-VOUS HABITUELLEMENT CE TRAJET EN BUS ?

Non

Oui : Combien de fois par mois .....

par semaine .....

par jour .....

33. POURRIEZ-VOUS BENEFICIER DES AVANTAGES SUIVANTS ?

- Billet de réduction famille nombreuse
- Billet de réduction mutilé
- Carte vermeil
- Autre

34. SI CELA EXISTAIT, PRENDRIEZ-VOUS PLUS SOUVENT LE CAR ?

- Oui
- Non
- Indifférent

35. ESTIMEZ-VOUS ETRE BIEN INFORME SUR LES HORAIRES DES AUTOBUSES ?

- Oui
- Non

36. SI NON, PAR QUEL MOYEN SOUHAITERIEZ-VOUS L'ETRE ?

- Presse locale
- Horaires à la mairie de votre domicile
- Horaires à votre lieu de travail
  
- Plaquettes horaires à votre disposition dans ces cars
- Plaquettes horaires dans les boîtes aux lettres
- Horaires aux arrêts des cars

COMMENTAIRES :



REFERENCES DES PRINCIPAUX TEXTES  
LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES

## 1 REGLEMENTATION GENERALE

Décret du 14 novembre 1949 modifié et notamment les articles 1, 2 et 3 (définitions du champ d'application), 4 (plans départementaux), 5 (inscriptions), 10 (compensations), 12 (accords d'exploitation), 18 (réductions tarifaires), 19 (contrat des collectivités locales), 50 (application de l'article 10), 51 (arrêtés d'application).

(se reporter au décret 73-1222 du 21 décembre 1973 pour la modification du titre I du décret de 49)

Décret n° 52-917 du 25 Juillet 1952 – règlement type

## 2 REGLEMENTATION DES SERVICES SPECIALISES SCOLAIRES

– 21 Décret 69-520 du 31 mai 1969 : financement – agrément modifié par le décret 76-46 du 12 janvier 1976 et circulaire du 21 janvier 1970

Arrêté du 11 Décembre 1974 et circulaire

– 22 Décret 73-462 du 4 mai 1973 : organisation, en particulier l'article 2 (autres personnes)

Arrêté du 12 Juin 1973 : contrat-type modifié par arrêtés du 1er Juillet 1976 et du 11 Octobre 1976

Arrêté du 20 Juin 1973 : section spéciale du C.T.D.T.

Circulaire 73-120 du 21 Juin 1973 : organisation

Arrêté du 11 Août 1976 : sécurité et discipline

Circulaire 76-109 du 11 Août 1976 : sécurité

– 23 Circulaire 76-1118 du 16 juillet 1976 : (Éducation) aide à la préscolarisation en zone rurale

## 3 REGLEMENT DES TRANSPORTS DE PERSONNEL ET CLIENTELE

Arrêté du 17 Mai 1974 : déclaration à souscrire

Circulaire 74-161 du 7 Octobre 1974

## 4 ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR

• décret n° 77-1535 du 31 décembre 1977 modifiant le décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 ;

• arrêté du 31 décembre 1977 fixant la liste des diplômes qui dispensent de la possession d'un titre de capacité à l'exercice de la profession de transporteur routier de voyageurs, de transporteur routier de marchandises et de loueur de véhicules pour le transport routier de marchandises.

## 5 TAXIS

Loi du 13 Mars 1937 ayant pour objet l'organisation de l'industrie du taxi

Décret n° 61-1207 du 2 Novembre 1961

## 6 ENTREPRISE DE REMISE ET DE TOURISME

Décret 55-961 du 15 Juillet 1955 (définition de la «grande» remise)

7 VOITURES DE PETITE OU DE GRANDE REMISE, TAXIS

Décret 73-225 du 2 Mars 1973

8 VOITURE DE PETITE REMISE

Loi 77-6 du 3 Janvier 1977

Décret 77-1308 du 29 Novembre 1977 (J.O. du 30 Novembre 1977)

Arrêté du 1er Décembre 1977 (J.O. du 4 Décembre 1977)

9 L'EXPLOITATION DIRECTE DES SERVICES DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS PAR LES COMMUNES

Circulaire interministérielle N° 78-02 du 4 janvier 1978 (Transports Intérieurs)



DEFINITIONS DE NOTIONS USUELLES  
DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

- UNITES ET INDICATEURS  
ESSENTIELS
- ELEMENTS D'ANALYSE

# 1 UNITES ET INDICATEURS ESSENTIELS

## 1.1. UNITÉS D'OFFRE : LE VÉHICULE-KILOMETRE

Prenons un cas simple d'une liaison de transport entre deux pôles A et B :

A et B sont distants de 10 km.

Un aller-retour A-B-A représente donc 20 km.

Si un véhicule effectue un service aller et retour quotidien (ARQ), il parcourt  $2 \times 10$  km, soit 20 km.

Supposons qu'un autre véhicule plus performant soit disponible, il sera possible de lui faire faire 3 ARQ entre A et C, distants de 30 km.

Ce véhicule parcourra par jour :  $3 \times 2 \times 30$  km = 180 km.

Le service global offert par ces 2 véhicules est mesuré par l'addition des kilométrages effectués par chacun soit :  $20 + 180 = 200$  km et il est convenu de caractériser ce kilométrage en lui adjoignant le terme «véhicule» de manière à bien spécifier qu'il s'agit du service de transport offert : le service global offert dans cet exemple est de 200 véhicules-kilomètres.

## 1.2. UNITÉS D'USAGE D'UN SERVICE DE TRANSPORT : LE VOYAGEUR-KILOMETRE.

Soit une liaison de transport A-B-C : qui sont distants les uns des autres de  $AB = 10$  km,  $AC = 30$  km,  $BC = 20$  km. Il est effectué 1 ARQ. On comptera autant de voyageurs montés que de voyageurs descendus : 100 par exemple au total (aller et retour confondus). On peut imaginer par exemple :

que (a) 20	voyageurs	sont	montés	en	A	descendus	en	B	à	l'aller
" (b) 10	"	"	"	"	A	"	"	C	"	"
" (c) 5	"	"	"	"	B	"	"	C	"	"
" (d) 30	"	"	"	"	C	"	"	B	au	retour
" (e) 20	"	"	"	"	C	"	"	A	"	"
" (f) 15	"	"	"	"	B	"	"	A	"	"

ou encore que

(g) 50	voyageurs	sont	montés	en	A	descendus	en	B	à	l'aller
(h) 1	"	"	"	"	A	"	"	C	"	"
(i) 40	"	"	"	"	C	"	"	B	au	retour
(j) 9	"	"	"	"	B	"	"	A	"	"

Dans la première hypothèse, on a :

35	voyageurs	qui	ont	parcours	10 km	chacun	(a + f)
30	"	"	"	"	30 km	"	(b + e)
35	"	"	"	"	20 km	"	(c + d)

Dans la seconde hypothèse, on a :

59	voyageurs	qui	ont	parcours	10 km	chacun	(g + j)
1	"	"	"	"	30 km	"	(h)
40	"	"	"	"	20 km	"	(i)

Dans le premier cas, les voyageurs ont au total parcouru :  
 $(35 \times 10) + (30 \times 30) + (35 \times 20) = 1\ 950$  km

Dans le second cas, ils ont parcouru :  
 $(59 \times 10) + (1 \times 30) + (40 \times 20) = 1\ 420$  km

Dans chaque cas, l'usage du service de transport est évalué par une série d'opérations (multiplication, addition) permettant le calcul du kilométrage total à imputer aux voyageurs. Ce kilométrage est, par convention, caractérisé par l'unité «voyageur-kilomètre». Ici, dans le premier cas, on

dénombrer 1950 voyageurs-kilomètres, dans le second 1420 voyageurs-kilomètres.

### 1.3. INDICATEURS

Un indicateur souvent employé est le TAUX D'OCCUPATION MOYENNE DU VÉHICULE DE BOUT EN BOUT. On le définit comme le nombre fictif de voyageurs qui seraient à transporter à chaque aller et à chaque retour sur la totalité de la longueur pour totaliser un même nombre de voyageurs-kilomètres que celui effectivement réalisé. Cette valeur s'obtient en divisant le nombre de voyageurs-kilomètres par le nombre de véhicules-kilomètres.

On a l'exemple :

distances	A - B = 10 km
	B - C = 10 km
	A - C = 20 km
voyageurs	A - B = 5
	B - A = 5
	B - C = 10
	C - B = 5
	A - C = 1
	C - A = 5
usage	$(10 \times 10) + (15 \times 10) + (6 \times 20) =$ 370 voyageurs-kilomètres
offre	2 ARQ soit $(2 \times 2 \times 20) =$ 80 véhicules-kilomètres
Taux d'occupation moyenne bout en bout	$= \frac{370}{80}$

Taux d'occupation moyenne bout en bout = 4,625

En effet, on assurerait également 370 voyageurs-kilomètres si l'on transportait 4,625 voyageurs par véhicule entre les deux pôles extrêmes à l'aller comme au retour. On peut encore dire que cela revient à considérer que les allers et les retours sont mis bout en bout, parcourus par un véhicule unique.

LE PARCOURS MOYEN DU VOYAGEUR est la distance que parcourrait un voyageur si tous les voyageurs effectuaient un trajet de même longueur, le nombre total de voyageurs-kilomètres restant le même. C'est le quotient du nombre de voyageurs-kilomètres par le nombre de voyageurs.

370 voyageurs-kilomètres  
31 voyageurs

Parcours moyen du voyageur =  $\frac{370}{31} = 11,935$  km

Ce parcours moyen doit être compris pour un voyageur, c'est-à-dire qu'il est applicable pour chaque sens de trajet, ou encore au trajet fictif, somme des allers et retours.

Un autre indicateur qui peut être intéressant est la FRÉQUENCE GÉNÉRALISÉE D'UNE LIGNE. Il permet d'apprécier l'intensité de circulation des véhicules sur la ligne :

considérons une ligne qui fait 10 km entre les pôles extrêmes, et qui supporte une offre de 1000 véhicules x kilomètres, la fréquence généralisée

est le quotient  $\frac{1000 \text{ véh.km}}{10 \text{ km}} = 100$

La fréquence généralisée confond et additionne les deux sens de circulation s'ils existent. LA FRÉQUENCE SIMPLE est de 50 passages par jour et par sens.

#### 1.4. L'ANALYSE DES DÉFICITS ANNUELS D'EXPLOITATION

Prenons 3 exemples de desserte par transport collectif : train, car, taxi.

Train – imaginons une offre de 3 ARQ, 300 jours par an, sur une distance de 20 km (un sens) ce qui correspond à 36 000 véhicules-km – le déficit est de 500 000 F – l'usage est évalué à 2 500 000 voyageurs-km annuels.

Car – soit une offre de 40 ARQ, 300 jours par an, sur une distance de 10 km (1 sens) ce qui représente 240 000 véhicules-km – le déficit est de 1,250 000 F – l'usage est évalué à 5 500 000 voyageurs-km.

Taxi – l'offre est évaluée à 15 000 véhicules-km par an, le déficit s'élève à 6 000 F – l'usage est chiffré à 30 000 voyageurs-km.

Classement des déficits en valeur absolue du déficit :

car	1 250 000 F
train	500 000 F
taxi	6 000 F

Classement des déficits rapportés au km de ligne exploité

car :  $\frac{1\,250\,000}{10} = 125\,000/\text{km}$

train :  $\frac{500\,000}{20} = 25\,000\text{ F}/\text{km}$

taxi :  $\frac{6\,000}{?} = ?$

Classement des déficits rapportés à l'offre de service (véhicules x kilomètres):  
déficit/véhicule-kilomètre

taxi	: 0,4 F/km
car	: 5,21 F/car-km
train	: 13,88 F/train-km

Classement des déficits rapportés à l'usage du transport (voyageurs x kilomètres) : déficit/voyageur-kilomètre

taxi	: 0,20 F/voy.km
car	: 0,19 /voy.km
train	: 0,20 /voy.km

On peut considérer que ces services sont ici de même efficacité, évalués en terme de coût, compte tenu des occupations moyennes respectives des véhicules), à savoir :

taxi	: 2 voyageurs
car	: 27 voyageurs
train	: 69 voyageurs

## 2 ELEMENTS D'ANALYSE

### 2.1. L'OFFRE DE TRANSPORT

La mesure la plus couramment utilisée de l'offre de transport est le véhicule-kilomètre qui se définit comme le kilométrage effectué en un temps donné par un ensemble de véhicules.

Or, selon le mode de transport : car, train, voiture, la capacité du «véhicule» unitaire est diverse :

- voiture : 4 à 6 places assises en plus du conducteur
- car : 15 à 45-59 places assises
- train : 100 à 600 places assises ou couchées en fonction du matériel utilisé (autorail...)

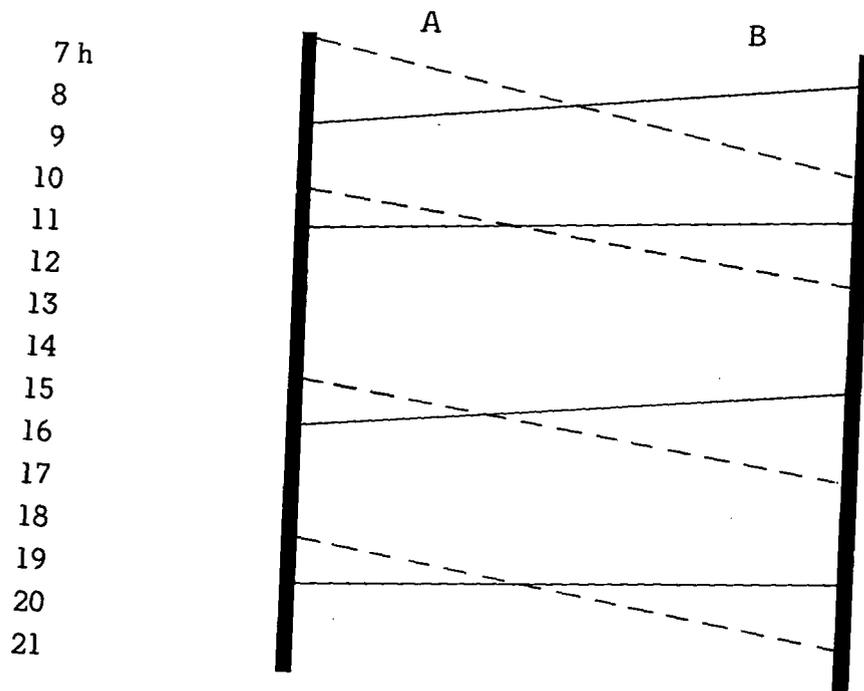
Le véhicule-kilomètre intègre l'effet de fréquence de passage mais non l'effet de capacité.

C'est pourquoi aux indicateurs quantitatifs déjà cités : véhicule x kilomètre, fréquence généralisée, il pourra être souvent utile d'ajouter le nombre de places assises x kilomètres offertes, soit le produit du nombre de places assises du véhicule par le kilométrage effectué par celui-ci.

Mais tout cela laisse encore dans l'ombre les aspects nettement qualitatifs de l'offre de transport que sont les variations journalières ou hebdomadaires des fréquences, l'adéquation des horaires des passages aux besoins des populations à l'origine et à destination.

Cela suppose généralement l'emploi d'une représentation graphique dont les principes sont simples

- mettre horizontalement les pôles
- mettre verticalement les heures (ou vice-versa)
- placer les heures d'arrivée et de départ et les joindre d'un trait



Pour plus de clarté, on désignera par service d'un véhicule le trajet effectué en charge par celui-ci dans un sens.

## 2.2. LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

Ce terme est générateur de nombreuses ambiguïtés. On peut présenter ainsi les difficultés de compréhension : les déplacements se répartissent suivant les divers modes de transport. De manière simplifiée, on a donc le schéma suivant :

motifs de déplacement  
 ↓  
 volume de déplacement  
 ↓  
 répartition par mode des déplacements

En fait, il y a une double contrainte de capacité et disponibilité des modes (a fortiori existence) et de connaissance de leurs performances qui rejaillit

non seulement sur la répartition des déplacements mais aussi sur leur volume global.

Pour analyser l'ensemble de la filière on dispose des concepts de demande actuelle qui peut s'appliquer soit aux déplacements totaux, soit aux déplacements par mode (au sens strict la demande de transport porte sur le nombre de places, de véhicules, d'horaire de fréquences) ; la demande de déplacement s'exprime alors en termes de voyageurs-kilomètres ou de voyageurs.

En terme de voyageurs-kilomètres, appliquée à un mode, elle indiquera son USAGE actuel.

En terme de voyageurs, appliquée à un mode elle traduira LA FRÉQUENTATION du mode.

Mais ces deux paramètres ne permettent pas de sérier la population concernée directement. Pour le faire, il faut apprécier LE NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS (pour un mode, un motif, un temps donné) par personne d'une catégorie (adultes, enfants).

On a donc une notion de demande de déplacements qui est composée de quatre éléments mesurables :

- usage
- fréquentation
- nombre moyen de déplacements
- population directement concernée

qui peut s'appliquer suivant le cas à :

- l'état actuel de la demande
- l'état futur de la demande
- la demande globale
- la demande par mode
- la demande par motif

Il faut encore préciser qu'un déplacement s'entend généralement comme un aller et un retour, soit deux parcours.

En outre, un seul parcours peut nécessiter le recours à plusieurs véhicules (du même mode ou non). Un voyageur est comptabilisé pour chaque parcours.

On a donc la séquence :

1 déplacement : 1 aller-retour : 2 parcours  
1 parcours : 1 ou plusieurs voyageurs

Dans le plus simple des cas, utilisation d'un seul véhicule à l'aller, d'un seul au retour, on a 1 déplacement = 2 voyageurs.

C'est pourquoi, il est utile de préciser dans les enquêtes et les calculs si l'on analyse le déplacement considéré comme un tout ou les modalités de la réalisation c'est-à-dire les voyages ou voyageurs. En général, dans une enquête, il faut s'attacher à saisir la plus petite unité possible c'est-à-dire le voyageur car cela permet de calculer éventuellement un taux de correspondance, «nombre de voyages par parcours», ou cela permet aussi de prendre en compte de manière plus précise, la non-réversibilité des déplacements sur une liaison.

### 2.3. LA DEMANDE DE TRANSPORT

Elle complète la demande de déplacements car elle suppose de préciser :

- le nombre de véhicules nécessaires
- le nombre de places par véhicule
- la fréquence
- les horaires
- les tracés ou arrêts.

Elle repose donc sur les éléments précédents relatifs aux déplacements mais elle les traduit dans des données techniques.

#### 2.4. L'ADÉQUATION ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE DE TRANSPORT

Elle s'appréciera en fonction d'indicateurs globaux de la demande de déplacements (usage, fréquentation) et de sa répartition modale (structure de l'usage ou de la fréquentation globale)

DD = 150 voyageurs		DD = 1000 voyageurs x kilomètres		
par train	45	30%	train : 200	20%
par car	30	20%	car : 300	30%
par V.P.	75	50%	V.P. : 500	50%

Le niveau de ces indicateurs étant à classer en fonction de la distance entre les pôles, de l'importance de la population aussi.

Mais elle suppose aussi quelques investigations quantitatives complémentaires :

- le calcul du taux moyen d'occupation bout en bout

$$\frac{\text{voy-km}}{\text{veh-km}} = \frac{\text{usage}}{\text{offre}}$$

- le calcul du taux de remplissage

$$\frac{\text{voy-km}}{\text{places-km}} = \frac{\text{usage}}{\text{capacité offerte}}$$

- celui du taux de charge moyen d'un service voyageur

$$\frac{\text{voyageurs}}{\text{nombre de services des véhicules}} = \frac{\text{fréquentation}}{\text{nombre de passages aller et retour}}$$

Elle sera également complétée d'une comparaison des grilles horaires actuellement offertes et de celles qui sont demandées. Ces dernières peuvent résulter d'enquêtes (auprès des voyageurs, auprès des conducteurs ou passagers de voitures particulières, auprès de ménages de la zone...)

#### 2.5. LES NOTIONS D'ACTUEL ET DE POTENTIEL

Elles qualifient en général l'offre de transport et la demande de déplacement, plus rarement la demande de transport définie ci-dessus.

L'offre actuelle de transport est celle que l'on peut décrire et apprécier immédiatement, celle qui existe.

Le demande actuelle de déplacement correspond aux résultats d'usage et de fréquentation, de population concernée que l'on peut dénombrer. La demande actuelle de transport provient des voyageurs actuels et se conjugue avec la demande potentielle de transport qui émane, elle, de ceux qui ne se déplacent pas mais pourraient le faire et qui constituent la demande potentielle de déplacements, c'est-à-dire prête à s'exprimer dans un délai court (quelques mois à un an) si une modification d'offre de transport intervient, changeant certaines des contraintes qui sont les leurs.

Cette demande potentielle de déplacements est distincte de la demande future qui repose sur des modifications importantes des implantations de populations, d'équipements, d'emplois, etc...

Elle est à chercher parmi ceux qui ne se déplacent pas ou peu, ceux qui se déplacent mais peuvent changer de mode de transport.

DOSSIER-TYPE  
DE PRESENTATION D'UNE OPERATION

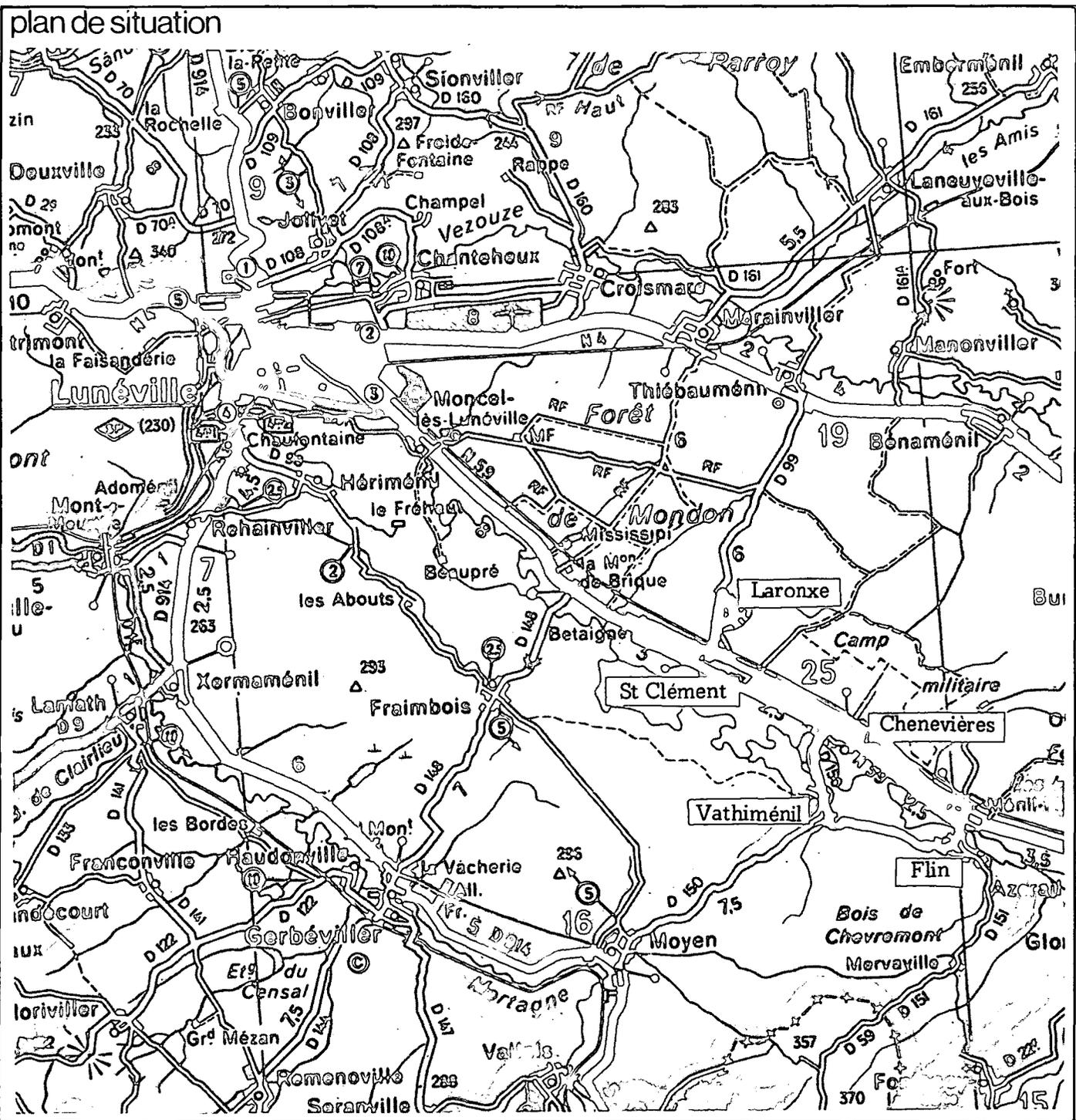


région	département(s)
LORRAINE	MEURTHE-ET-MOSELLE

relation

Desserte rurale par car de Saint-Clément - Laronxe

opération lancée le    Septembre 1973



# monographie

I LE CONTEXTE GEOGRAPHIQUE ET SOCIO-ECONOMIQUE  
(population desservie, activités dominantes, type d'urbanisation ...)

II CONDITIONS D'EMERGENCE DU PROBLEME DE TRANSPORT

III CONDITIONS D'ELABORATION DU PROJET  
(études, montage financier, conventions...)

## I - LE CONTEXTE GEOGRAPHIQUE ET SOCIO-ECONOMIQUE

Cinq communes : Saint-Clément, Laronxe, Chenevières, Flin, Vathiménil ; situées entre 8 et 15 km de Lunéville, axées sur la RN.59 (Lunéville - Saint-Dié) elles regroupent 2 500 habitants en un habitat groupé. Région agricole à proximité immédiate d'une zone industrielle importante.

## II - CONDITIONS D'EMERGENCE DU PROBLEME DE TRANSPORT

A la suite d'une longue expérience de transport scolaire (depuis 1958), puis de ramassage ouvrier (depuis 1963), puis de car "régulier" chaque samedi (depuis 1970) organisée par l'Association Familiale de Saint-Clément - Laronxe ; expérience réalisée, sauf pour le ramassage scolaire, en dehors des dispositions légales ; nécessité de rendre le dispositif réglementaire par la création officielle d'un service régulier journalier permettant de transporter à la fois les scolaires, les ouvriers et les autres.

Ce service constitue également une compensation à la diminution du service SNCF mieux adapté à la desserte de Nancy qu'à celle de Lunéville.

## III - CONDITIONS D'ELABORATION DU PROJET

Une étude réalisée en 1972 prévoyait d'adjoindre au service régulier un service exceptionnel de ramassage lié aux manifestations de loisirs réparties dans les foyers ruraux des cinq communes ou à celles de Lunéville, voire de Nancy, ainsi qu'un service d'excursions pour les diverses associations communales. Ce service d'excursions n'a pu être retenu du fait des habitudes des associations.

En revanche, les cinq communes regroupées dans un SIVOM ont passé une convention avec le transporteur de Lunéville, adjudicataire de la ligne régulière, pour l'exploitation d'un service exceptionnel à la demande, complémentaire du service régulier, l'ensemble étant coordonné par un organisateur à temps partiel payé et nommé par le syndicat.

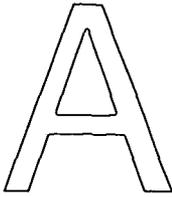
Le service exceptionnel est essentiellement un ramassage dans les cinq communes pour les activités réparties dans chacun des foyers ruraux des cinq communes (cinéma, judo, danse, réunions troisième âge, sport, ...).

La mise en route de l'ensemble de l'opération est due au dynamisme du Maire de Laronxe, à l'OREAM et à la Direction Départementale de l'Equipement. L'opération inscrite au plan de transport départemental a fait l'objet d'une convention de garantie de recette avec l'Etat et le département (50 % chacun) pour la première année d'exploitation.

Le responsable du SIVOM :

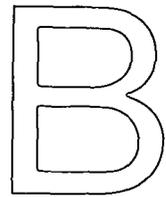
- encaisse les recettes,
- contrôle le transporteur,
- assure la promotion et l'organisation du service à la demande.

C'est le SIVOM qui est titulaire de la ligne et non le transporteur.

relation	SAINT-CLEMENT - LARONXE	
année d'exploitation précédant l'année de démarrage de l'opération		
année d'exploitation du	Septembre 1972 au Août 1974	
transporteur(s) de Lunéville		
collectivités concernées		
D.D.E. de Meurthe-et-Moselle - Association Familiale de Saint-Clément - Laronxe		
régime juridique		
Transport scolaire		

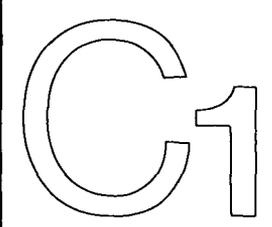
offre de transports, caractéristiques de la desserte
<p>o Le parcours (villes desservies, distances)</p> <p>Saint-Clément, Laronxe, Chenevières, Vathiménil, Flin, distantes de 8 à 15 km de Lunéville, axées sur la RN.59</p> <p>o Modes de transports car</p> <p>o Nombre de véhicules x km par an non précisé</p> <p>o Nature de la desserte scolaire</p> <p>o Description du service (nombre de services - jours ouvrables, jours fériés ... - nombre d'arrêts, durée du parcours, vitesse commerciale ...)</p> <p>En plus du ramassage scolaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ramassage ouvrier )</li> <li>- ramassage le samedi ) non inscrit régulièrement</li> </ul> <p>Un aller-retour par jour Un aller-retour dans la demi-journée le samedi.</p> <p>o Adéquation de la grille horaire ; commentaires sur le service ; existence de correspondances et services complémentaires ...</p> <p>Le service SNCF comporte 4 aller-retour omnibus aux horaires mieux adaptés à la desserte de Nancy qu'à celle de Lunéville.</p> <p>o Type de matériel (types et nombre de véhicules par service, âge, capacité, caractéristiques qualitatives ...)</p> <p>Non précisé - matériel plutôt vétuste.</p> <p>o Tarifs pratiqués</p> <p>Pour ouvriers, carte SNCF + 2 F.</p>

clientèle		Evolution par rapport à l'année précédente	
<input type="checkbox"/> Nombre de voyageurs par an <input type="checkbox"/> Nombre de voyageurs x km par an <input type="checkbox"/> Taux de remplissage moyen $\left( \frac{\sum \text{voyageurs} \times \text{km}}{\sum \text{km}} \times \frac{1}{\sum \text{places offertes}} \right)$		non précisé non précisé non précisé	
<input type="checkbox"/> Répartition de la clientèle (motif de déplacement, tranches d'âges, sexe, catégorie socio-professionnelle, origine-destination, nombre de passagers moyen par service ...)  Non précisé			
commentaires  Néant			
<b>situation financière</b> Chiffres hors T.V.A., en milliers de francs (sauf indication contraire)			
<input type="checkbox"/> Coût d'exploitation au véhicule x km par type de véhicule  <input type="checkbox"/> Coût annuel d'exploitation <input type="checkbox"/> Recettes annuelles (compensations scolaires incluses) hors subventions	Non précisé	<input type="checkbox"/> Résultat annuel hors subventions (dépenses - recettes) = $\frac{\text{dépenses}}{\text{recettes}} =$ <input type="checkbox"/> Subventions annuelles (taxes déduites) <input type="checkbox"/> Résultat par voyageur x km hors subventions <input type="checkbox"/> Subventions annuelles par voyageur x km	Non précisé
commentaires  Pas de déficit pour l'Association Familiale Les résultats d'exploitation du transporteur ne sont pas directement accessibles.			
<b>remarques particulières</b>			

relation SAINT-CLEMENT - LARONXE	
prévisions pour la 1 <sup>ère</sup> année d'exploitation	
année d'exploitation du _____ au _____	
transporteur(s) _____	
collectivités concernées _____	
régime juridique _____	

<p><b>offre de transports, caractéristiques de la desserte</b></p> <p>o Le parcours (villes desservies, distances)</p> <p>o Modes de transports</p> <p>o Nombre de véhicules x km par an</p> <p>o Nature de la desserte</p> <p>o Description du service (nombre de services - jours ouvrables, jours fériés ... - nombre d'arrêts, durée du parcours, vitesse commerciale ...)</p> <p>Les études préliminaires sont demeurées trop générales et n'ont pas été suffisamment explicitées pour qu'une fiche B puisse être remplie.</p> <p>o Adéquation de la grille horaire ; commentaires sur le service ; existence de correspondances et services complémentaires ...</p> <p>o Type de matériel (types et nombres de véhicules par service, âge, capacité, caractéristiques qualitatives ...)</p> <p>(1ère convention tarif : carte hebdo. AR 8 F - AS 4 F - scolaire 25 F  (inter-village : AR 5 F - AS 2,50 F - village Lunéville : AS 2 F - AR 3,50 F</p> <p>o Tarifs pratiqués (2ème convention : carte hebdo. AR 11 F - AS 5,50 F - scolaire trimestr. 30 F  (cartes hebdo. inter-village AR 5 F - AS 2,50 F - aller village Lunéville 2,50 F  (AR 4,00 F</p>
---

<b>clientèle</b>		Evolution par rapport à l'année précédente						
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Nombre de voyageurs par an</li> <li>o Nombre de voyageurs x km par an</li> <li>o Taux de remplissage moyen  <math display="block">\left( \frac{\sum \text{voyageurs} \times \text{km}}{\sum \text{km}} \times \frac{1}{\sum \text{places offertes}} \right)</math> </li> </ul>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Répartition de la clientèle (motif de déplacement, tranches d'âges, sexe, catégorie socio-professionnelle, origine-destination, nombre de passagers moyen par service ...)</li> </ul>								
commentaires								
<b>situation financière</b> Chiffres hors T.V.A., en milliers de francs (sauf indication contraire)								
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Coût d'exploitation au véhicule x km par type de véhicule</li> </ul> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">2 premiers cars</td> <td style="text-align: right;">1,50 F /km</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">car supplémentaire</td> <td style="text-align: right;">2,00 F /km</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">à la demande</td> <td style="text-align: right;">1,50 F /km</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Coût annuel d'exploitation</li> <li>o Recettes annuelles (compensations scolaires incluses) hors subventions</li> </ul>	2 premiers cars	1,50 F /km	car supplémentaire	2,00 F /km	à la demande	1,50 F /km		<ul style="list-style-type: none"> <li>o Résultat annuel hors subventions (dépenses - recettes) =</li> <li style="padding-left: 20px;"><math>\frac{\text{dépenses}}{\text{recettes}} =</math></li> <li>o Subventions annuelles (taxes déduites)</li> <li>o Résultat par voyageur x km hors subventions</li> <li>o Subventions annuelles par voyageur x km</li> </ul>
2 premiers cars	1,50 F /km							
car supplémentaire	2,00 F /km							
à la demande	1,50 F /km							
commentaires								
<b>remarques particulières</b>								

relation	SAINT-CLEMENT - LARONXE	
1 <sup>ère</sup> année d'exploitation		
année d'exploitation du	Septembre 1973 au Août 1974	
transporteur(s)	HELLUY de Lunéville	
collectivités concernées	SIVOM, Département de Meurthe-et-Moselle, Etat	
régime juridique	Transport scolaire + convention de garantie de recettes pour le SIVOM	

offre de transports, caractéristiques de la desserte	
o	Le parcours (villes desservies, distances) Saint-Clément - Laronxe - Chenevières - Vathiménil - Flin, axées sur la RN.59, environ 25 km au total
o	Modes de transports par car
o	Nombre de véhicules x km par an non précisé
o	Nature de la desserte
o	Description du service (nombre de services - jours ouvrables, jours fériés ... - nombre d'arrêts, durée du parcours, vitesse commerciale ...) 1 aller-retour par jour assuré par trois cars se suivant dans une période de une demi-heure (du lundi au vendredi) 1 aller-retour le matin, chaque samedi 1 aller-retour le matin, chaque mercredi 2 aller-retour entre Betaigne et Laronxe pour les élèves du primaire. Plus service à la demande (ramassage intercommunal) lié à l'activité des cinq foyers ruraux ou à des manifestations dans l'une des cinq communes ou en dehors des cinq communes.
o	Adéquation de la grille horaire ; commentaires sur le service ; existence de correspondances et services complémentaires ...  Par ailleurs, il existe quatre aller-retour omnibus par fer : possibilité en combinant fer et car d'aller une demi-journée en semaine à Lunéville.
o	Type de matériel (types et nombre de véhicules par service, âge, capacité, caractéristiques qualitatives ...)  Deux cars de 45 places Un car de 60 places.  (tarifs : carte hebdo. AR 8 F - AS 4 F - scolaire trimestrielle : 25 F (carte hebdo. inter-village AR 5 F - AS 2,50 F (villages - Lunéville : AS 2,00 F - AR 3,50 F
o	Tarifs pratiqués

clientèle		Evolution par rapport à l'année précédente	
<input type="checkbox"/> Nombre de voyageurs par an <input type="checkbox"/> Nombre de voyageurs x km par an <input type="checkbox"/> Taux de remplissage moyen $\left( \frac{\sum \text{voyageurs} \times \text{km}}{\sum \text{km}} \times \frac{1}{\sum \text{places offertes}} \right)$		Pas d'indication	
<input type="checkbox"/> Répartition de la clientèle (motif de déplacement, tranches d'âges, sexe, catégorie socio-professionnelle, origine-destination, nombre de passagers moyen par service ...)		Sans objet	
<p>Pas d'indication</p>			
commentaires			
Néant			
situation financière Chiffres Hors T.V.A., en milliers de francs (sauf indication contraire)			
<input type="checkbox"/> Coût d'exploitation au véhicule x km par type de véhicule 1er car 2ème car 3ème car à la demande occasionnel	<b>A la charge du SIVOM</b>  1,50 F/km 1,50 F/km 2,00 F/km 40 F + 1,50 F/km 1,50 F/km	<input type="checkbox"/> Résultat annuel hors subventions (dépenses - recettes) = $\frac{\text{dépenses}}{\text{recettes}} =$ <input type="checkbox"/> Subventions annuelles (taxes déduites) <input type="checkbox"/> Résultat par voyageur x km hors subventions <input type="checkbox"/> Subventions annuelles par voyageur x km	- 5 000 F      <b>Autres chiffres non précisés</b>
<input type="checkbox"/> Coût annuel d'exploitation <input type="checkbox"/> Recettes annuelles (compensations scolaires incluses) hors subventions			
commentaires			
Service bénéficiaire dès le troisième mois, la subvention de la DATAR et du Conseil Général plafonnée à 40 000 F (20 000 F + 20 000 F) n'a pas été nécessaire.			
remarques particulières			
L'aller-retour supplémentaire du mercredi a été abandonné au bout de trois mois ; de l'avis du Maire il aurait fallu persévérer (créer l'habitude).			

relation SAINT-CLEMENT - LARONXE

C2

2<sup>ème</sup> année d'exploitation

année d'exploitation du Septembre 1974 au Août 1975

transporteur(s) Sans changement

collectivités concernées

SIVOM et le département de Meurthe-et-Moselle (transport scolaire)

régime juridique

Convention transport scolaire

offre de transports, caractéristiques de la desserte

o Modification du service

Sans changement

o Commentaires

o Modification du matériel

Sans changement

Le premier car a parcouru 31 500 km, le deuxième 16 500 km, le troisième 6 700 km.

o Modifications de la tarification (tarifs : carte hebdo. AR 11 F - AS 5,50 F - scolaire  
(trimestrielle : 30 F - carte hebdo. inter-villages AR 5 F -  
(AS 2,50 F - villages Lunéville : AS 2,50 F - AR 4,00 F

clientèle		Evolution par rapport à l'année précédente	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nombre de voyageurs par an</li> <li>○ Nombre de voyageurs x km par an</li> <li>○ Taux de remplissage moyen  <math display="block">\left( \frac{\sum \text{voyageurs} \times \text{km}}{\sum \text{km}} \times \frac{1}{\sum \text{places offertes}} \right)</math> </li> </ul>	Pas d'indication Voir ci-dessous		Sans objet
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Répartition de la clientèle (motif de déplacement, tranches d'âges, sexe, catégorie socio-professionnelle, origine-destination, nombre de passagers moyen par service ...)</li> </ul> <p>           32 élèves primaires et 136 élèves secondaires transportés            Cartes hebdomadaires de travail 1 940 aller-retour et 180 allers            Cartes inter-villages 240 aller-retour et 10 allers            Tickets au voyage 1 840 aller-retour et 490 allers.         </p>			
commentaires			
Néant			
<b>situation financière</b> Chiffres Hors T.V.A., en milliers de francs (sauf indication contraire)			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Coût d'exploitation au véhicule x km par type de véhicule</li> </ul>	<b>2 F/km pour le SIVOM</b> (au lieu de 1,50 l'année précédente)  <b>Autres chiffres inchangés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Résultat annuel hors subventions            (dépenses - recettes) = - 12</li> <li style="padding-left: 20px;"><math>\frac{\text{dépenses}}{\text{recettes}} = 0,91</math></li> <li>○ Subventions annuelles (taxes déduites)</li> <li>○ Résultat par voyageur x km hors subventions</li> <li>○ Subventions annuelles par voyageur x km</li> </ul>	
○ Coût annuel d'exploitation	124		
○ Recettes annuelles (compensations scolaires incluses) hors subventions	(136) y compris compensations scolaires		
commentaires			
78 % des recettes sont dues au transport scolaire. L'expérience s'appuie essentiellement sur le transport scolaire ; elle permet de mieux rationaliser l'usage des cars en réalisant un certain décloisonnement de marchés spécialisés.			
remarques particulières			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficulté du rôle du "responsable du transport" ; n'assure pas assez la promotion du service.</li> <li>- Les résultats d'exploitation du transporteur ne sont pas directement accessibles.</li> </ul>			



clientèle		Evolution par rapport à l'année précédente	
<input type="checkbox"/> Nombre de voyageurs par an <input type="checkbox"/> Nombre de voyageurs x km par an <input type="checkbox"/> Taux de remplissage moyen $\left( \frac{\sum \text{voyageurs} \times \text{km}}{\sum \text{km}} \times \frac{1}{\sum \text{places offertes}} \right)$		Pas d'indication	
		Sans objet	
<input type="checkbox"/> Répartition de la clientèle (motif de déplacement, tranches d'âges, sexe, catégorie socio-professionnelle, origine-destination, nombre de passagers moyen par service ...) Diminution du nombre des ouvriers du fait de réductions d'horaires dans les entreprises. Les horaires des cars deviennent moins adaptés (diminution de 25 % de la fréquentation).			
commentaires Néant			
situation financière Chiffres Hors T.V.A., en milliers de francs (sauf indication contraire)			
<input type="checkbox"/> Coût d'exploitation au véhicule x km par type de véhicule 1er car  2ème car  3ème car <input type="checkbox"/> Coût annuel d'exploitation <input type="checkbox"/> Recettes annuelles (compensations scolaires incluses) hors subventions	A la charge du SIVOM 195 F/j (40 premiers km) 0,95 F/km suppl. 180 F/j (40 premiers km) 1,00 F/hm suppl. 115 F/j (40 premiers km) + 1,05 F/km suppl.	<input type="checkbox"/> Résultat annuel hors subventions (dépenses - recettes) = $\frac{\text{dépenses}}{\text{recettes}} =$ <input type="checkbox"/> Subventions annuelles (taxes déduites) <input type="checkbox"/> Résultat par voyageur x km hors subventions <input type="checkbox"/> Subventions annuelles par voyageur x km	+ 6 000 F       Autres chiffres non directement disponibles
commentaires Le résultat négatif est dû à la diminution du nombre d'ouvriers transportés et adaptation plus rigoureuse de la subvention des scolaires au coût réel. Le déficit a été compensé par les bénéfices des années précédentes.			
remarques particulières Le prix du transport scolaire est révisé chaque année. Nouveau contrat entre le SIVOM et le transporteur : forfait pour un certain nombre de km puis prix réduit au km supplémentaire ; ce prix réduit est favorable au transport à la demande. C'est la fixation du prix du transport scolaire qui permet d'établir l'équilibre de l'opération			

SYNTHÈSES D'ÉTUDES  
ET D'EXPERIMENTATIONS

PAYS D'OTHE (AUBE / CHAMPAGNE-ARDENNE)

<p>1. Définition de la zone</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 9 000 habitants (en 1975) - 24 communes</li> <li>- densité faible (22 hab/km<sup>2</sup>), plateau boisé assez accidenté</li> <li>- exode rural marqué ; l'agriculture correspond au 1/4 des emplois, le revenu moyen d'un ménage de la zone est faible, en retard sur le département.</li> </ul>
<p>2. Situation des déplacements dans la zone (avant lancement de l'opération)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le 1/3 de la population de plus de 16 ans effectue des migrations alternantes, dont le 1/3 à Troyes</li> <li>- les déplacements autres que de travail et d'école ont un volume des 2/3 du volume des migrations alternantes</li> <li>- 15 % des déplacements de travail utilisent les T.C., 30 % les deux roues ; les déplacements autres motifs sont faits à 80 % en voiture.</li> </ul>
<p>3. Emergence du problème de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menace de la part des transporteurs de fermer une des deux lignes régulières existantes</li> <li>- 5 communes ne sont pas desservies par les T.C.</li> <li>- dans les autres cas, les horaires de cars sont mal adaptés aux déplacements domicile-travail</li> <li>- coïncidence de la menace du transporteur et de l'étude d'un PAR.</li> </ul>
<p>4. Objectifs retenus pour l'amélioration des transports collectifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N'introduire que des changements de faible ampleur, s'adapter à la demande actuelle constatée, éviter la spécialisation des services, rendre possible les modifications de trajet au coup par coup.</li> </ul>
<p>5. Méthodes de travail</p>	<p>L'A C E A R (Ministère de l'Agriculture) a développé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des analyses psycho-sociologiques</li> <li>- des analyses techniques et juridiques</li> </ul> <p>le syndicat inter-communal d'Aménagement rural du pays d'Othe a été la structure de décision.</p>
<p>6. Solutions envisagées et/ou retenues</p>	<p>Renforcement des services existants avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- quatre services auxquels s'ajoute un circuit de ramassage scolaire. Possibilité de dévier le car régulier de son circuit de base</li> <li>- mise en œuvre le 10 mai 1976, convention de garantie de recette entre le syndicat et le transporteur (12 avril 1976).</li> </ul>
<p>7. Problèmes rencontrés</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les études de demande n'ont jamais montré réellement s'il y avait une clientèle potentielle</li> <li>- la préparation de la convention (il s'agissait pratiquement de la première du genre).</li> </ul>
<p>8. Réalisation des objectifs et résultats financiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fréquentation constatée très moyenne, parfois inexistante, entraînant dès le 23 août 1976 la fermeture d'un circuit</li> <li>- diminution des demandes de déviation du circuit</li> <li>- diminution d'un trimestre à l'autre de la recette kilométrique/billet (1,23F à 1,14F)</li> <li>- maintien du déficit.</li> </ul> <p>Arrêt de l'expérience avant le terme prévu (31 mars au lieu du 10 mai 1977).</p>

LE MAINE-ANGEVIN (SARTHE MAYENNE MAINE ET LOIRE / PAYS DE LA LOIRE)

<p>1. Définition de la zone</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 70 000 habitants - 5 cantons - 60 communes - près de 50 % d'emplois agricoles, 40 % d'emplois industriels et tertiaires concentrés aux deux pôles</li> <li>- le développement des deux pôles (Sablé, la Flèche) est contrebalancé par la déperdition de population du tissu rural.</li> </ul>
<p>2. Situation des déplacements dans la zone (avant lancement de l'opération)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 000 enfants sont transportés à titre scolaire. Il n'a pas été fait d'étude de fréquentation</li> <li>- l'offre de transport est assez diversifiée mais inégalement répartie : 34 circuits spéciaux scolaires, 7 lignes régulières, 1 ligne de marché, 3 trains omnibus quotidiens.</li> </ul>
<p>3. Emergence du problème de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 23 communes ne sont pas desservies ; les horaires ne permettant pas l'aller-retour dans la journée.</li> </ul>
<p>4. Objectifs retenus pour l'amélioration des transports collectifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meilleure utilisation possible des moyens existants par aménagements d'horaires ou d'itinéraires des services existants et par utilisation de cars de ramassage scolaire en dehors de leurs heures d'utilisation.</li> </ul>
<p>5. Méthodes de travail</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude d'offre et de coût du transport</li> <li>- coopération intercommunale dans le cadre de l'Association pour l'aménagement du Maine Angevin ; le transporteur a été associé dès le début.</li> </ul>
<p>6. Solutions envisagées et/ou retenues</p>	<p>Quatre transporteurs vont conjointement assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le transport scolaire</li> <li>- les services quotidiens avec retour à la demande au départ de Sablé et La Flèche</li> <li>- des services de marché.</li> </ul> <p>Démarrage le 1er avril 1976 après une campagne d'information.</p>
<p>7. Problèmes rencontrés</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impossibilité d'évaluer la clientèle.</li> </ul>
<p>8. Réalisation des objectifs et résultats financiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La réduction de 12 à 5 (le 1er avril 1977) des circuits de marché permet de ramener le rapport des recettes aux dépenses au niveau de 50 % environ. L'opération sera poursuivie au moins jusqu'en avril 1978.</li> </ul>

LE BOCAGE VIROIS (CALVADOS / BASSE-NORMANDIE)

<p>1. Définition de la zone</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 11 communes (8 du canton de Saint Sever et 3 du canton de Vire)</li> <li>- habitat dispersé, faible densité de population (30 hab./km<sup>2</sup>)</li> <li>- population de personnes âgées importante</li> <li>- région caractéristique de bocage ; activité agricole dominante ; peu d'emplois secondaires et tertiaires.</li> </ul>
<p>2. Situation des déplacements dans la zone (avant lancement de l'opération)</p>	<p>Région fort mal desservie par les transports en commun</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un seul service autorail journalier entre Vire et St Sever</li> <li>- deux lignes de marché (le vendredi) en direction de Vire (A.R. dans la matinée) ; à cette exception près, il est impossible pour les habitants de St Sever et de la région de faire l'A.R. entre St Sever et Vire dans la journée en utilisant les T.C.</li> </ul>
<p>3. Emergence du problème de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Population captive             <ul style="list-style-type: none"> <li>. spécifique (retraités, femmes sans permis de conduire, jeunes avec besoins particuliers. . .)</li> <li>. importante (47 % des ménages non motorisés)</li> </ul> </li> <li>- points d'arrêts des T.C. éloignés du domicile des usagers</li> <li>- la D.R.E. de Basse-Normandie s'est saisie du problème.</li> </ul>
<p>4. Objectifs retenus pour l'amélioration des transports collectifs</p>	<p>Système de transport en commun desservant Vire et St Sever à partir des 11 communes choisies pour l'expérience</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- établi en fonction d'un groupe cible principal : la population captive</li> <li>- irriguant la zone au plus près du domicile des usagers (au moins une fois par semaine)</li> <li>- présentant un tarif abordable.</li> </ul>
<p>5. Méthodes de travail</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définition des diverses lignes à créer (itinéraires, horaires, fréquence. . .) en fonction des besoins recensés (loisirs des jeunes et personnes âgées, démarches administratives, visites à l'hôpital, achats. . .) et du dénombrement des personnes captives</li> <li>- harmonisation de ces services envisagés avec ceux des circuits scolaires. Etroite concertation avec les élus locaux.</li> </ul>
<p>6. Solutions envisagées et/ou retenues</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de plusieurs liaisons régulières entre Vire et St Sever effectuées en utilisant, aux heures creuses, les cars de transport scolaire du SIVOM de St Sever. Création d'une liaison régulière de marché A.R. le vendredi matin en direction de Vire effectuée par un transporteur privé. Dans tous les cas, le retour s'effectuera à la demande ; la maîtrise d'ouvrage de l'expérience sera assurée par le SIVOM de St Sever.</li> </ul>
<p>7. Problèmes rencontrés</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Répartition des charges induites par la mise en place de l'expérience entre toutes les communes du SIVOM (et non pas seulement entre les bénéficiaires directs de ce service nouveau) affirmant une réelle solidarité inter-communale</li> <li>- une commune a été quelque peu réticente à ce sujet.</li> </ul>
<p>8. Réalisation des objectifs et résultats financiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Début de l'expérience : 01.10.77.</li> </ul>

GONDRECOURT-LE CHATEAU (MEUSE/LORRAINE)

<p>1. Définition de la zone</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secteur rural de la Meuse à faible densité (57 hab.km<sup>2</sup>)</li> <li>- le taux de motorisation est faible (56 %) comparé à la moyenne maximale (66 %) pour les ménages</li> <li>- le dépeuplement est rapide.</li> </ul>
<p>2. Situation des déplacements dans la zone (avant lancement de l'opération)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 lignes régulières traversant le canton dans le sens Nord-Sud.</li> </ul>
<p>3. Emergence du problème de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problème posé par la D.D.E. de la Meuse, la D.R.E. et l'O.R.E.A.M.</li> </ul>
<p>4. Objectifs retenus pour l'amélioration des transports collectifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer la desserte des communes qui en sont actuellement privées.</li> </ul>
<p>5. Méthodes de travail</p>	<p>Concertation entre l'Administration et les élus locaux (Conseillers Généraux, Maires).</p>
<p>6. Solutions envisagées et/ou retenues</p>	<p>Solution retenue : mise en place d'un système de transport collectif à la demande : «taxi-bus».</p>
<p>7. Problèmes rencontrés</p>	<p>Aucun</p>
<p>8. Réalisation des objectifs et résultats financiers</p>	<p>Le service de taxi-bus a débuté le 19 décembre 1977.</p>

VASSIVIERE EN LIMOUSIN (HAUTE-VIENNE ET CREUSE /LIMOUSIN).

1. Définition de la zone	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4300 habitants sur 8 communes, 12 hab./km<sup>2</sup></li> <li>- population vieillissante et en régression (-12 % de 1968 à 1975)</li> <li>- zone de moyenne montagne (700 m) plateaux et collines; climat rude l'hiver</li> <li>- activités d'artisanat et d'élevage, touristique estivale centrées autour du lac en été.</li> </ul>
2. Situation des déplacements dans la zone (avant lancement de l'opération)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peu de déplacements dans la zone, exceptés les scolaires et quelques «domicile-travail», en voiture particulière uniquement</li> <li>- existence d'un service de taxis collectifs deux jours par semaine (600 voyageurs/an)</li> <li>- desserte par des bouts de lignes régulières, inadaptées aux déplacements de la zone.</li> </ul>
3. Emergence du problème de transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminuer l'isolement des touristes l'été et des résidents toute l'année</li> <li>- le Syndicat Interdépartemental Mixte de Vassivière est à l'origine du problème.</li> </ul>
4. Objectifs retenus pour l'amélioration des transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'été, offrir des possibilités d'achats le matin et de loisir l'après-midi, tous les jours</li> <li>- l'hiver, offrir des possibilités de déplacement pour achats quelques jours par semaine.</li> </ul>
5. Méthodes de travail	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diagnostic précis sur la zone</li> <li>- étude des migrations alternantes, de l'attraction touristique et commerciale, des circuits de ramassage et de la localisation des activités et des services publics</li> <li>- concertation au moyen de réunions fréquentes sur le «terrain» avec les élus locaux</li> <li>- étude technique réalisée entièrement par la D R E.</li> </ul>
6. Solutions envisagées et/ou retenues	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en service de trois circuits (services réguliers) durant les mois de juillet et d'août</li> <li>- Gratuité totale de ces services.</li> </ul>
7. Problèmes rencontrés	<ul style="list-style-type: none"> <li>- difficultés pour faire adopter le principe de la gratuité</li> <li>- problèmes de financement avec la Direction des Prix, la gratuité devant être compensée par un relèvement des tarifs des terrains de campings.</li> </ul>
8. Réalisation des objectifs et résultats financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 16 000 voyages enregistrés en juillet et août 1977 dont 27 % réalisés par des habitants de la zone, soit en moyenne plus d'un déplacement par habitant durant cette période</li> <li>- circuits permanents en cours d'étude, à partir des éléments connus par l'expérience d'été.</li> </ul>

LES MONTS DE LACAUNE (TARN / MIDI-PYRÉNÉES)

<p>1. Définition de la zone</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone d'étude de faisabilité et de périmètre d'action : secteur de Brassac ; 10 communes, 4 500 hab. (dont 1 500 agglomérés à Brassac) répartis sur 30 000 hectares</li> <li>- habitat dispersé par hameaux</li> <li>- diminution et vieillissement rapide.</li> </ul>
<p>2. Situation des déplacements dans la zone (avant lancement de l'opération)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une seule ligne subsiste, reliant Brassac à Castres.</li> </ul>
<p>3. Emergence du problème de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Démarrage le 01.07.75 du Plan d'Aménagement Rural des Monts de Lacaune qui se donne pour but, entre autre, d'améliorer les conditions de vie locale. Les déplacements pour motifs autres que travail ou scolaire, bénéfiques pour la vie locale, étaient peu favorisés par le déclin des transports collectifs traditionnels.</li> </ul>
<p>4. Objectifs retenus pour l'amélioration des transports collectifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser les déplacements autres que domicile-travail dans les zones dépourvues de transports collectifs traditionnels.</li> </ul>
<p>5. Méthodes de travail</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyse des conditions socio-économiques et de l'offre de transports dans la zone du PAR (36 communes)</li> <li>- choix d'un périmètre d'action et d'un type de transport</li> <li>- estimation des besoins de transport (entretiens) et définition des services à créer</li> </ul>
<p>6. Solutions envisagées et/ou retenues</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude réalisée par la DDA, la DRE et un bureau d'études, avec de nombreux contacts avec les élus et les transporteurs</li> <li>- taxi collectif, avec tarifs alignés sur ceux du car</li> <li>- formule retenue : « minicar » à la demande ; 2 zones de prise en charge ayant chacune des destinations et des horaires fixes. Seul le circuit varie en fonction des appels parvenus la veille avant 20 h au siège de l'entreprise.</li> </ul>
<p>7. Problèmes rencontrés</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonne concertation entre les nombreux intervenants (D.D.E., D.D.A., D.R.E., bureaux d'études)</li> <li>- préparation de l'opération gênée par la période des élections municipales</li> <li>- montage juridique et financier complexe.</li> </ul>
<p>8. Réalisation des objectifs et résultats financiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Démarrage de l'opération le 9 mai 1977</li> <li>- fréquentation encore faible dans une zone (0,7 personne par service en juin), relativement satisfaisante dans l'autre (3,2), ceci pour les cinq premiers mois de l'expérience</li> <li>- le déficit est très inférieur à celui que l'on attendait, mais cela provient de la faible fréquentation : en l'absence d'appels, certains services ne sont pas effectués.</li> </ul>

FLORAC (LOZERE / LANGUEDOC-ROUSSILLON)

<p>1. Définition de la zone</p>	<p>4 communes de montagne au Nord-Est de Florac, regroupant 953 habitants dont 70 non motorisés. Les enfants, les personnes domiciliées près d'une zone desservie par un service de car n'ont pas été comptés.</p>
<p>2. Situation des déplacements dans la zone (avant lancement de l'opération)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il existe quelques lignes mais l'habitat très dispersé fait que nombre de hameaux ne sont pas desservis.</li> <li>- les déplacements des 70 captifs recensés s'effectuent grâce à une bonne entente entre voisins ou parents ou alors en taxi.</li> </ul>
<p>3. Emergence du problème de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficultés qu'éprouve une grande partie de la population de cette région de montagne à se déplacer</li> <li>- les responsables du Parc National des Cévennes sont à l'origine de l'émergence du problème.</li> </ul>
<p>4. Objectifs retenus pour l'amélioration des transports collectifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faciliter les déplacements de cette population captive</li> <li>- éviter des superpositions de transports que l'on rencontre souvent en groupant distribution des télégrammes et transport de personnes.</li> </ul>
<p>5. Méthodes de travail</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un rapport d'étude «les transports collectifs dans le Parc National des Cévennes et sa zone périphérique»</li> <li>- une enquête de la Direction des P. et T. de Mende</li> <li>- concertation entre D.D.E. de Lozère et Direction Générale des Postes.</li> </ul>
<p>6. Solutions envisagées et/ou retenues</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- «Mise en place à titre expérimental d'un système de T.C. de personnes à partir de l'établissement du Centre de Distribution Télégraphique de Florac»</li> <li>- le transport sera effectué par le prestataire retenu pour la distribution des télégrammes et colis express.</li> </ul>
<p>7. Problèmes rencontrés</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurance (garantir convenablement le transporteur et le transporté)</li> <li>- prise en charge financière des coûts supplémentaires relevant du transport des personnes</li> <li>- choix des horaires de transport : dans un premier temps, il se fera l'après-midi.</li> </ul>
<p>8. Réalisation des objectifs et résultats financiers</p>	<p>L'expérience n'a pas encore démarré.</p>

SAINT-CLÉMENT-LARONXE (MEURTHE ET MOSELLE / LORRAINE)

<p>1. Définition de la zone</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 communes rurales entre 8 et 15 km de Lunéville et axées sur la RN 59 (Lunéville-Saint Dié)</li> <li>- 2 500 habitants en habitat groupé</li> <li>- région agricole à proximité immédiate d'une zone industrielle importante.</li> </ul>
<p>2. Situation des déplacements dans la zone (avant lancement de l'opération)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La zone est traversée par la ligne ferroviaire Nancy-Lunéville, mieux adaptée à la desserte de Nancy qu'à celle de Lunéville</li> <li>- pas de ligne routière régulière journalière</li> <li>- existence de services de ramassage de personnel.</li> </ul>
<p>3. Emergence du problème de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminution du service S.N.C.F.</li> <li>- difficulté d'accès à Lunéville</li> <li>- intervention du Maire de Saint-Clément.</li> </ul>
<p>4. Objectifs retenus pour l'amélioration des transports collectifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessité de replacer les services de transports dans le cadre réglementaire</li> <li>- permettre un ramassage dans les 5 communes pour les activités socio-culturelles des foyers ruraux.</li> </ul>
<p>5. Méthodes de travail</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concertation entre l'O.R.E.A.M., la D.D.E. de Meurthe et Moselle, et les élus locaux</li> <li>- l'organisation des services a été confiée à un transporteur local.</li> </ul>
<p>6. Solutions envisagées et/ou retenues</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un aller-retour par jour assuré par trois cars se suivant dans une période d'une demi-heure, les jours ouvrables, pour concilier différents motifs : travail, scolaire et accès au marché</li> <li>- service à la demande (ramassage intercommunal) pour la desserte de 5 foyers ruraux.</li> </ul>
<p>7. Problèmes rencontrés</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'obstacle majeur</li> <li>- problème de la formation du responsable (qui encaisse les recettes, contrôle le transporteur et assure la promotion et l'organisation du service à la demande).</li> </ul>
<p>8. Réalisation des objectifs et résultats financiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lancement de l'opération en septembre 1973</li> <li>- les objectifs fixés ont été atteints ; jusqu'à présent, le service s'est toujours révélé équilibré et n'a pas fait l'objet de subvention.</li> </ul>

Pour toute information concernant la promotion des transports collectifs en milieu rural,  
s'adresser à la Direction des Transports Terrestres - 244, Boulevard St Germain 75007 Paris  
Tel - 544 39 93.

Conception et réalisation CAES - PARIS