

CONFERENCE-DEBAT

25 NOVEMBRE 2004

**LES TRANSPORTS INTERURBAINS DE VOYAGEURS EN PAYS DE LA LOIRE
QUELLES ADAPTATIONS POUR DEMAIN ?**

**ETUDE EXPLORATOIRE
FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS
INTERURBAINS DE VOYAGEURS
PAYS DE LA LOIRE**

**Observatoire Régional des Transports
Pays de la Loire**

Estelle DAVIAUD Véronique TANAYS



INTRODUCTION

- **Étude exploratoire**
- **Image commune à un instant donné du fonctionnement global des transports interurbains de voyageurs en Pays de Loire en constante évolution**
- **Élément déclencheur d'événements comme aujourd'hui, de nouvelles réflexions opérationnelles, thématiques sur un secteur rarement étudié tout au moins en Pays de la Loire**



■ **Une mise en situation de l'étude : contexte, objectifs, du champ de l'étude, et des éléments historique et juridique**

■ *pour bien appréhender ce qui fait le secteur du transport interurbain de voyageurs aujourd'hui objet de la présente étude*



Le fonctionnement des transports Interurbains de voyageurs en Pays la Loire : point de vue des autorités organisatrices et des entreprises de Transports Interurbains, au travers du lien qui les unit pour réaliser leur mission de service de transport public

Pour bien définir les enjeux de ce secteur et proposer des pistes de solution qui relèvent des acteurs institutionnels et professionnels



- **Différentes réflexions lancées sur l'organisation des transports interurbains en Pays de la Loire, visant à définir des politiques de développement à 5 ou 10 ans**

- **La renégociation des conventionnements entre les Autorités Organisatrices de transports non urbain (AOTNU) et les transporteurs**

- **Un territoire d'intervention en pleine évolution depuis la naissance des « nouvelles autorités organisatrices de transports urbains »**



- **Des entreprises de transports de voyageurs interurbains en forte évolution, tant sur le plan interne (accord social, ...) que qu'externe (association, regroupement spatial, thématique...)**
- **Un besoin de connaissance des transports interurbains de voyageurs parents pauvre de l'observation.**



OBJECTIFS

- Analyser les mécanismes inhérents aux transports interurbains de voyageurs
- Comprendre l'organisation territoriale de ces transports
- Comprendre les stratégies d'implantation des entreprises de transports interurbains
- Caractériser l'interface relationnel existant entre les autorités organisatrices interurbaines et les transporteurs
- Pérenniser la base de données créée et les méthodes d'enquête utilisées : périodicité pertinente



CHAMP DE L'ETUDE

Différentes échelles territoriales :

Échelle régionale et interfaces avec les régions limitrophes

Échelle départementale, inter-départementale, infra-départementale et interface avec les départements limitrophes à la région

Soit les cinq départements Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Mayenne, Sarthe et Vendée et la région de Pays de la Loire

Transports interurbains routiers : les transports interurbains ferroviaires et les transports urbains sont traités en interface.



DEMARCHE METHODOLOGIQUE

- Recherche bibliographique sur les transports interurbains de voyageurs en Pays de la Loire

- Exploitation des fichiers statistiques disponibles :
GRECO 2004, CRCI 2004, SIRENE 2003, DADS 2001

- Réalisation d'entretiens

 - *Exhaustifs auprès des autorités organisatrices de transports interurbains des Pays de la Loire*

 - *Sur le base d'un échantillon représentatif d'entreprises de transports conseillés : grand groupe, groupement d'entreprise, entreprises indépendantes de transports privés, structures publiques de transports et autres structures).*



ELEMENTS HISTORIQUE ET JURIDIQUE

Le secteur des transports interurbains, résultats d'une évolution de près d'un siècle,

mixage entre

les évolutions socio-économique et le développement, la diversification des besoins en déplacements

L'évolutions des acteurs organisateurs de ces transports

L'évolution des rôles et de la répartition entre les modes de déplacement ferroviaire et routier au niveau local principalement

La « perpétuelle » adaptation du cadre juridique vis à vis d'un environnement évoluant sans cesse.



■ Avant 1968, une organisation privative

■ Les transporteurs, créateurs de lignes, exceptionnellement avant 1914, plutôt entre deux guerres avec un fort développement après 1945, le développement des services scolaires dans les années 1960, et ce à l'échelle départementale.

■ La souplesse de ce mode de transport par rapport au mode ferroviaire omniprésent avant 1914, induit la création d'un cadre juridique : chaque ligne doit désormais être inscrite sur un plan départemental fixant des règles d'exploitation, des lignes, des itinéraires, des horaires et des fréquences. Les Lignes sont désormais « patrimoniales » (droit acquis).



■ **Après 1968, une organisation publique avec 2 étapes principales**

■ **La LOTI en 1982 qui**

■ **restructure le secteur en répartissant les rôles entre autorités organisatrices selon les territoires, et exploitants de transports, fixe les relations contractuelles entre ces deux acteurs au moyen de contrats privés**

■ **Crée le droit au transport individuel**

■ **La loi SAPIN en 1986 qui crée les contrats publics et met en place de nouvelles règles de mise en concurrence des transporteurs, interdisant les contrats de gré à gré.**

■ **La loi SRU en 2000 qui**

■ **Redéfinit la coordination des autorités organisatrices et permet la création de syndicats mixtes de transports**



NOTIONS CLEFS DU TRANSPORT INTERURBAIN DE VOYAGEURS

- Une définition : Transport public (sous la responsabilité d'une commune) sur route, accessible à tous (information, arrêts, itinéraires, horaires, tarification fixée) reliant par lignes régulières ou à la demande 1 ou plusieurs communes
- Une typologie de services : réguliers (dont services scolaires spécialisés), à la demande, occasionnels publics et privés
- Des missions de services variées : interrégionales, régionales, interdépartementales, départementales, scolaires



■ Une multitude d'acteurs

■ *Des autorités organisatrices*

■ *de premier rang : Conseil Régional et Conseils Généraux*
ROLE : créer, définir des services de transports, le mode d'exploitation, la politique tarifaire , le financement et informer

■ *de second rang : AFR, Unités de gestion, SIT, SIVOS*
ROLE : délégataire, de moins en moins nombreuses, et aux délégations de plus en plus limitées vers une rôle de propositions d'adaptation des services et de remontée des besoins



Des exploitants

Exploitants à vocation locale : à caractère familial, spécialisée en transports scolaire, services de rabattement

Exploitant à vocation régionale : une bonne implantation locale (nom commercial), diversifié dans les activités scolaires, réguliers, occasionnels, garant de pérennité

Exploitant à vocation nationale implanté localement : filiale de grand groupe, issues de fusion, de rachats successifs

Autre : régies, syndicat, association



II

L'ORGANISATION TERRITORIALE DES TRANSPORTS INTERURBAINS

- **Les politiques de transports et leur mise en œuvre par les AO**
 - *Une AO régionale qui s'affirme*
 - *Des AO départementales historiques*
- **Le maillage du territoire par les entreprises de transports**



LES POLITIQUES DE TRANSPORTS ET LEUR MISE EN ŒUVRE PAR LES AO : Le Conseil Régional

- Une collectivité territoriale récente, affirmant depuis peu sa politique de transports interurbains sur routes
- Une logique d'organisation différente, liées
 - *Au territoire*
 - *Aux missions*
 - *A l'histoire*
 - *un réseau ferroviaire préexistant dense*
 - *Un réseau routier venant suppléer la disparition de certaines lignes ferroviaires (5 lignes mixtes), ou compléter les réseaux départementaux (11 lignes routières).*



LES POLITIQUES DE TRANSPORTS ET LEUR MISE EN ŒUVRE PAR LES AO : Les conseils généraux

Des collectivités plus anciennes

Un territoire départemental reconnu dès l'après-guerre au travers des plans départementaux et de l'inscription des lignes « patrimoniales ».

Une mission de transports scolaires en plein développement dès la fin des années 60-70

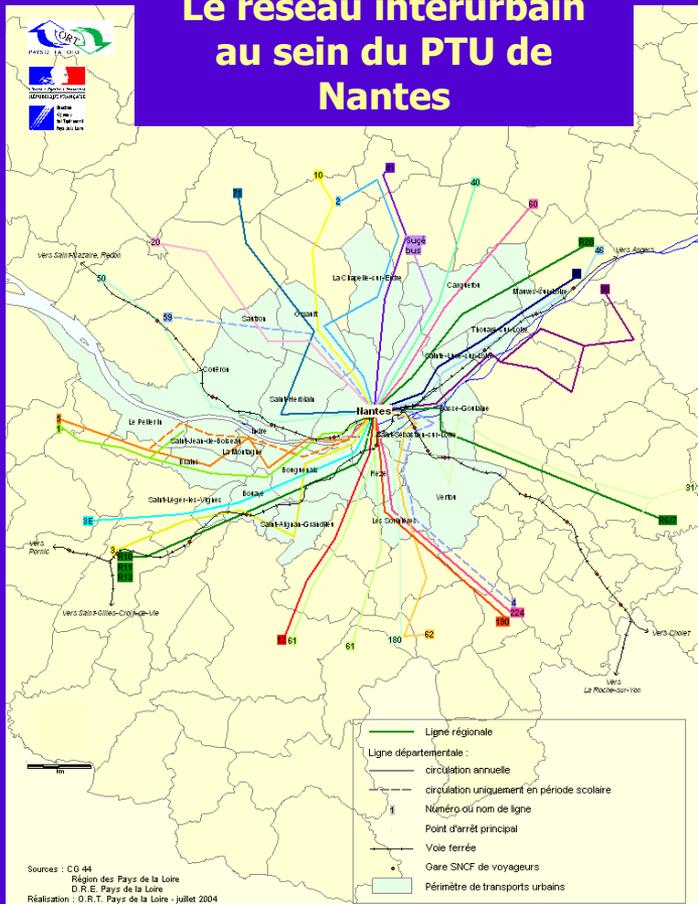
L'affirmation de leur place dans l'organisation des transports avec les lois de décentralisation

Cependant, des territoires et donc des politiques de transports contrastés en pays ligérien avec une scission entre les départements à dominante urbaine et les autres départements.



Loire Atlantique

Le réseau interurbain au sein du PTU de Nantes

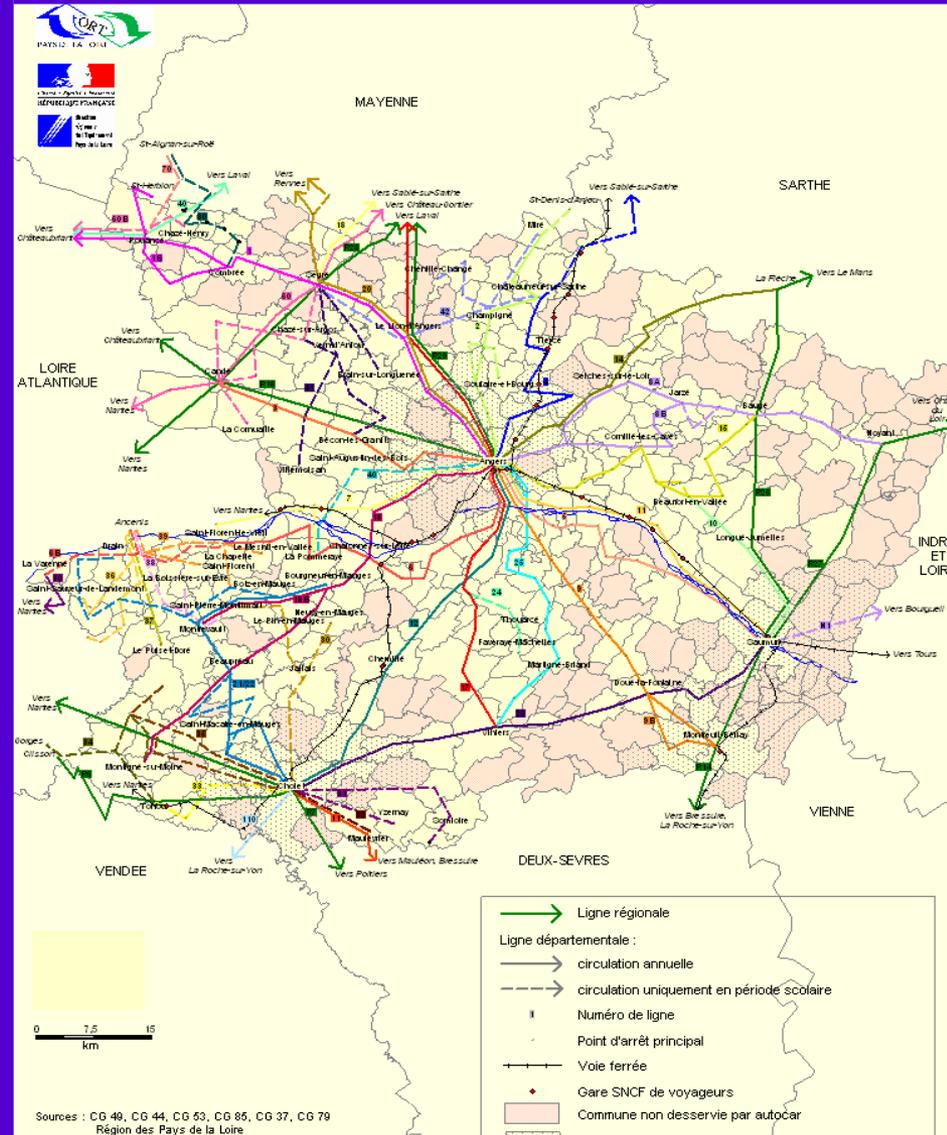


Le réseau interurbain au sein du PTU de Saint-Nazaire



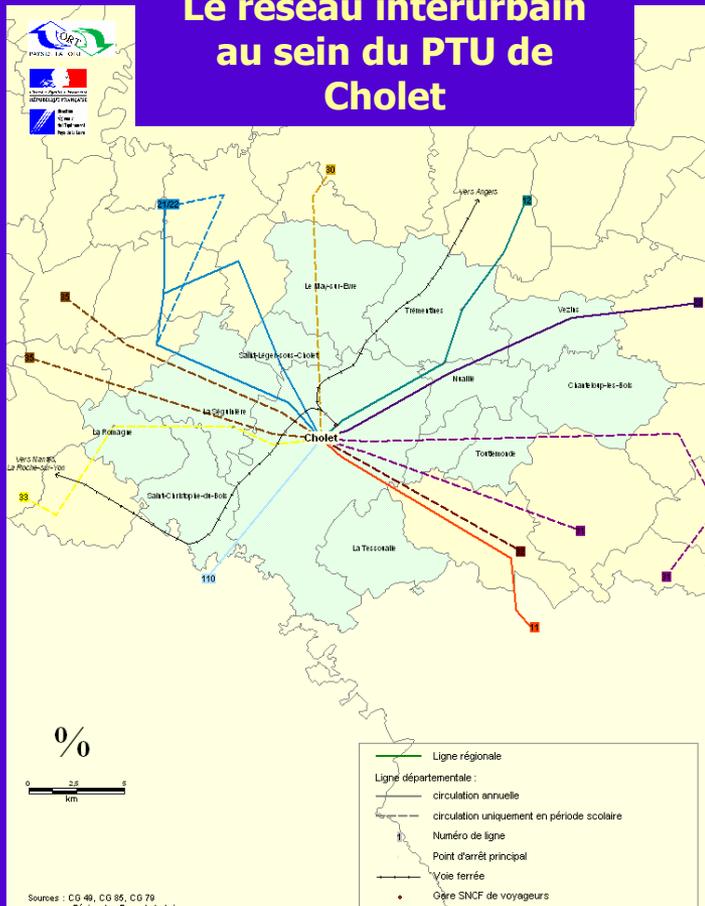
Maine et Loire

Lignes régulières Département 49 2004

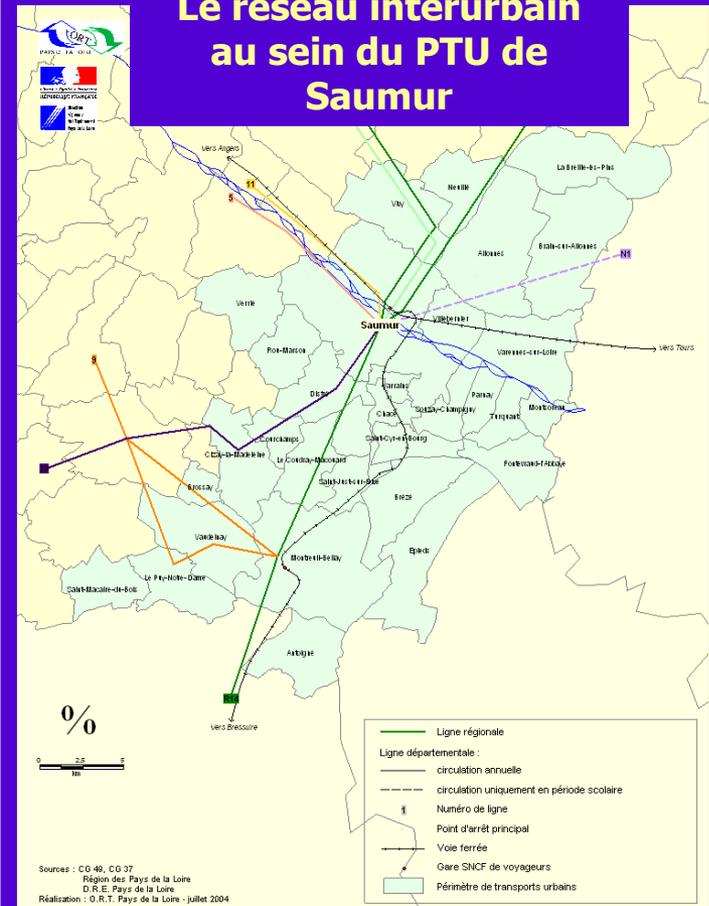


Maine et Loire

Le réseau interurbain au sein du PTU de Cholet

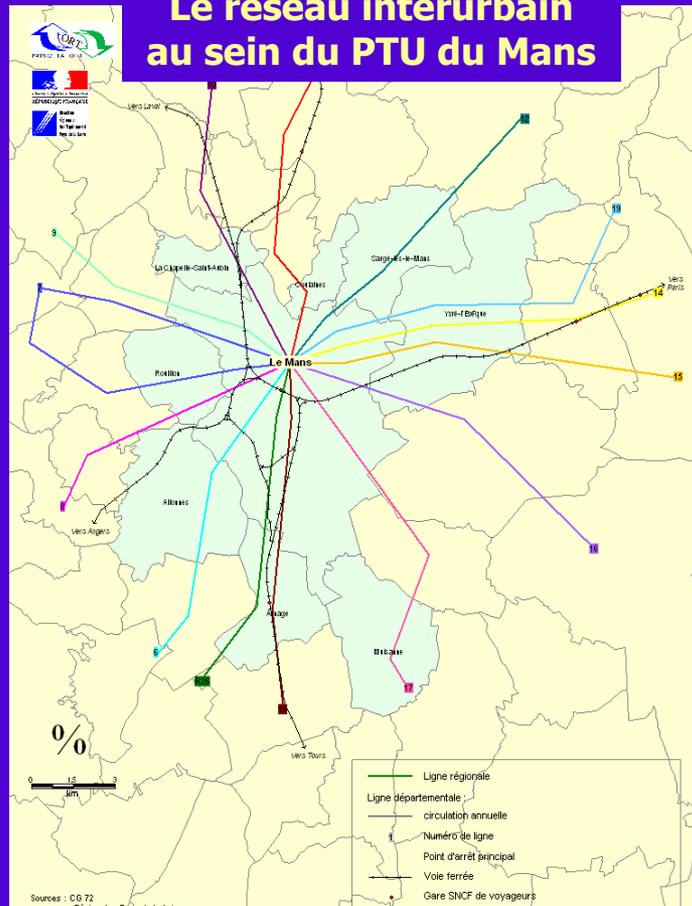


Le réseau interurbain au sein du PTU de Saumur

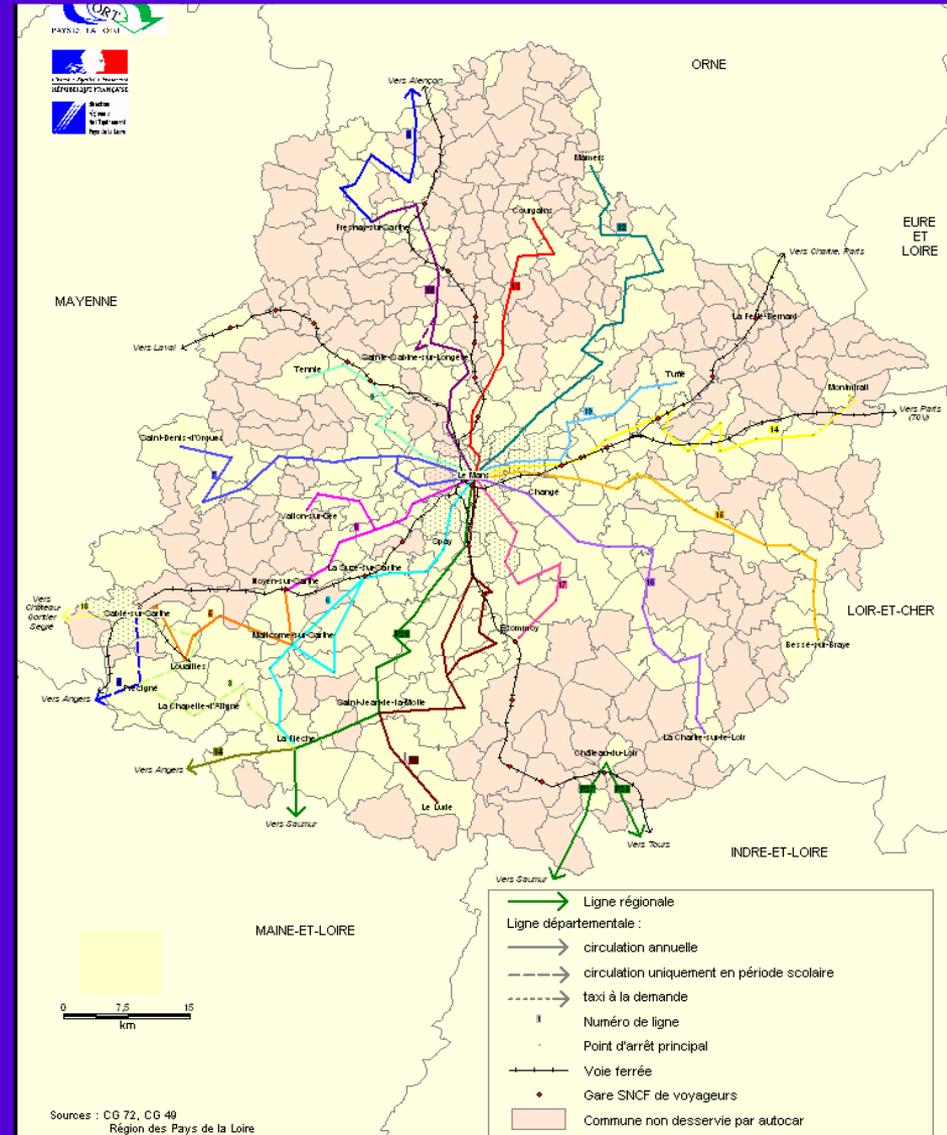


Sarthe

Le réseau interurbain au sein du PTU du Mans

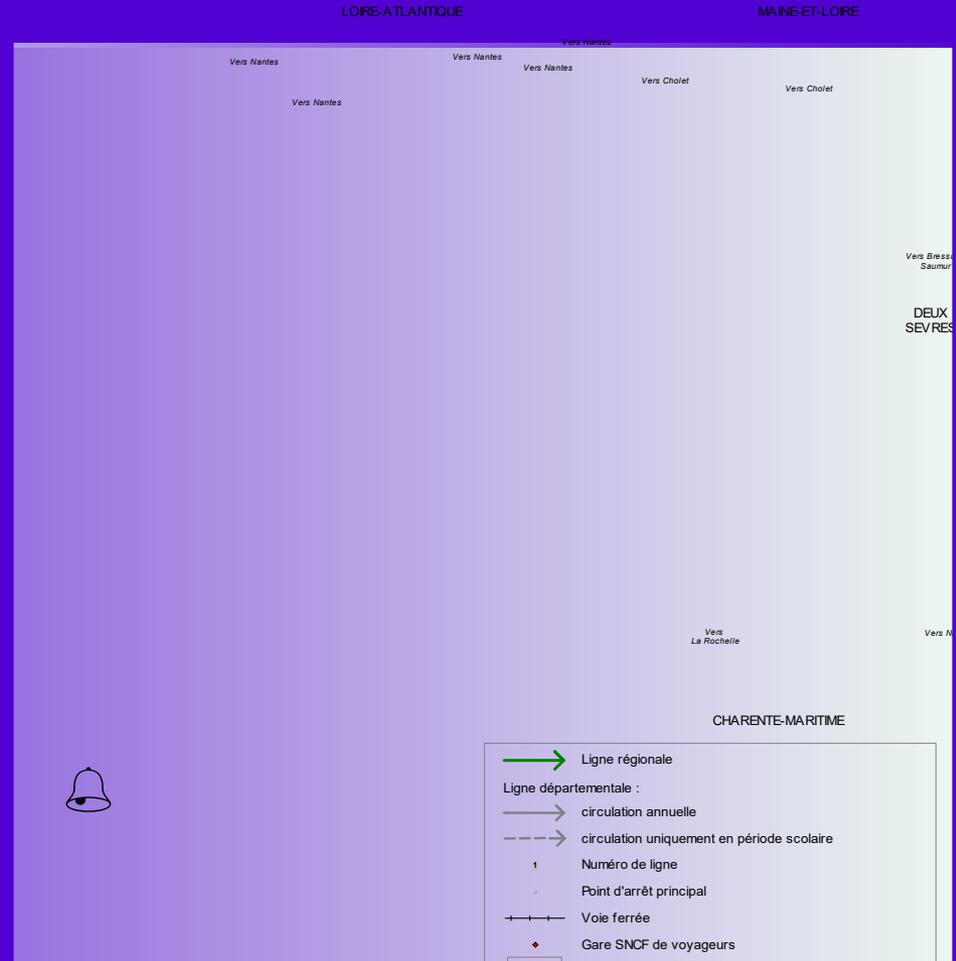
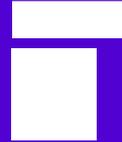


Lignes régulières Département 72 2004



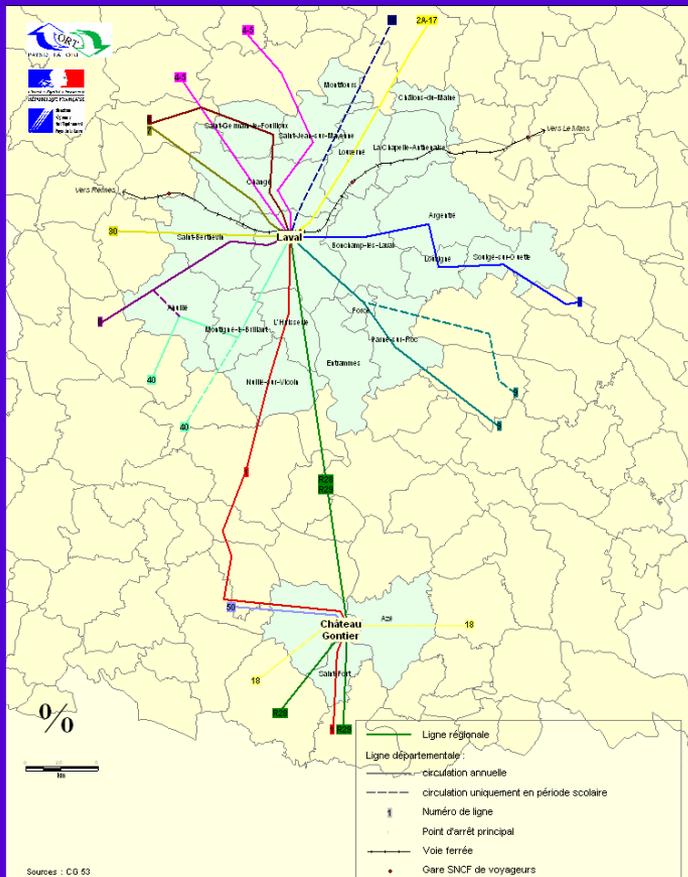
Vendée

Lignes régulières Département 85 2004

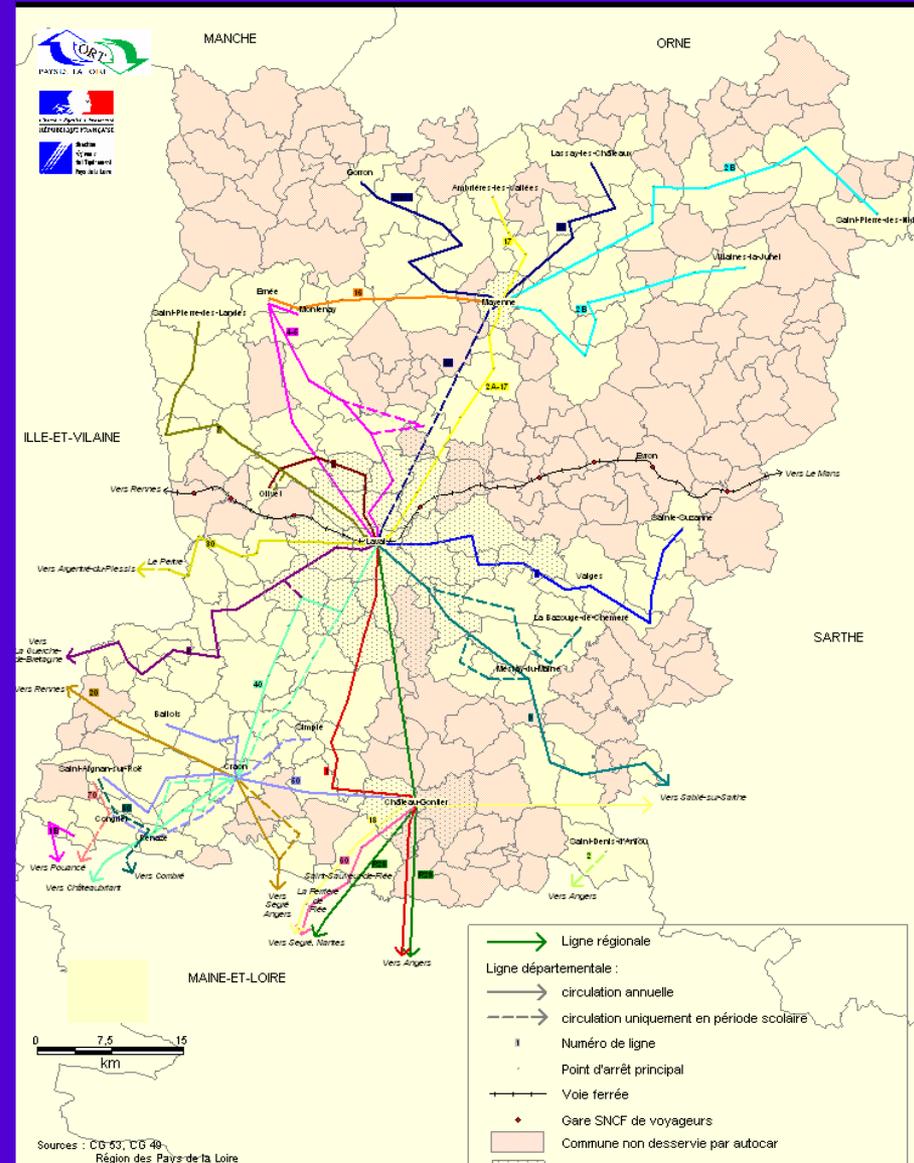


MAYENNE

Le réseau interurbain au sein des PTU de Laval et Château-Gontier

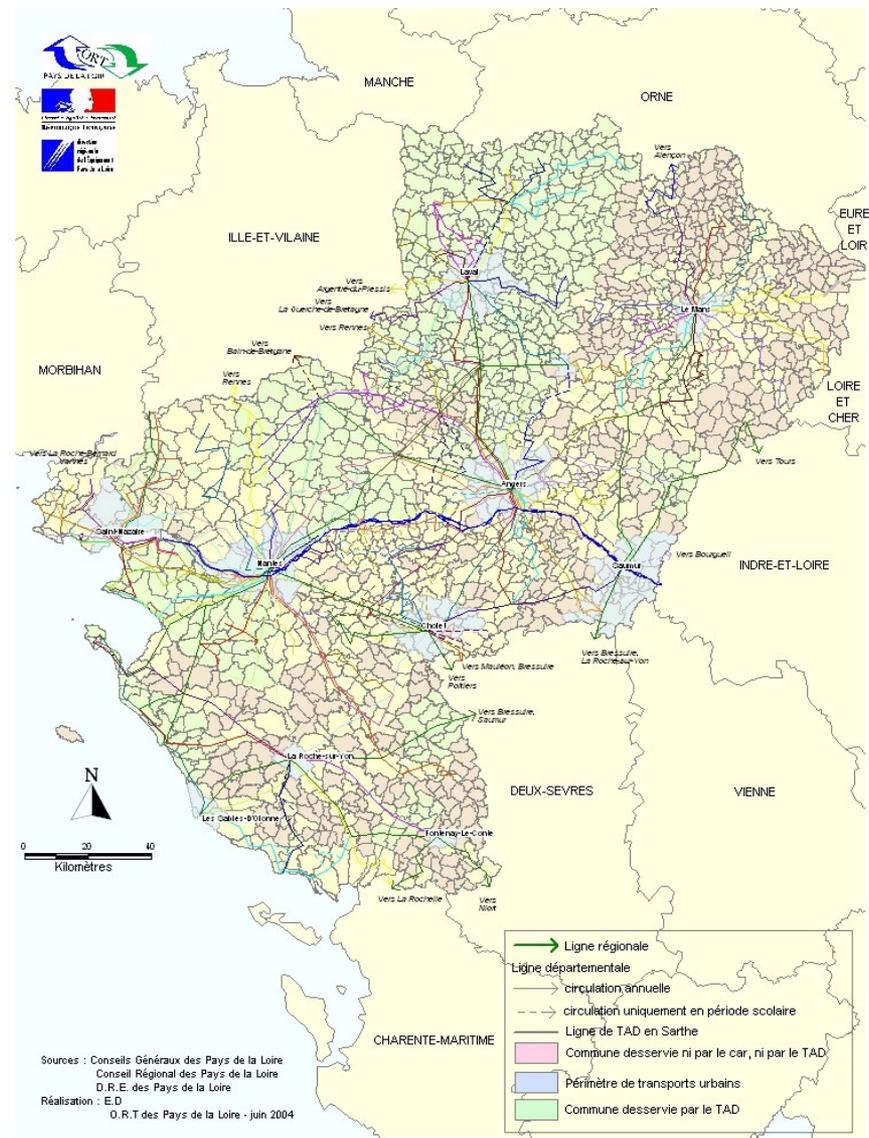


Lignes régulières Département 53 2004



Un réseau complémentaire pour desservir certains territoires

LE TRANSPORT A LA DEMANDE EN PAYS DE LA LOIRE EN 2003



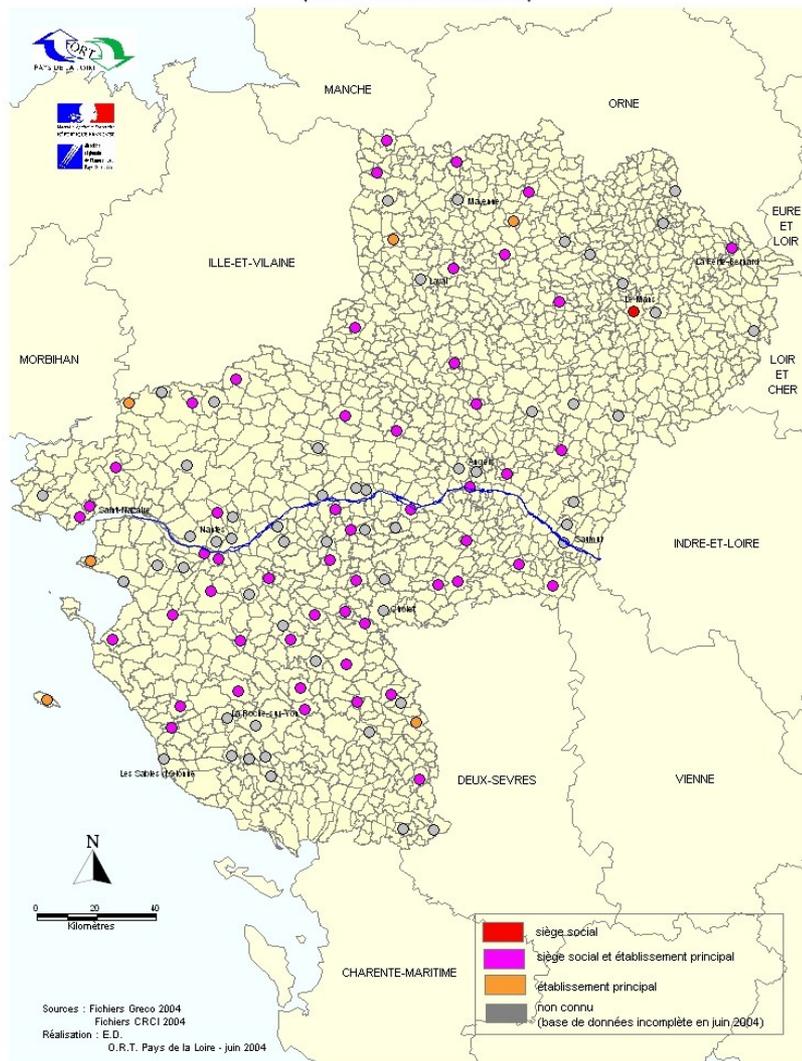
LE MAILLAGE DES TERRITOIRES PAR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

: caractéristiques structurelles

- Un panel d'entreprise où sur les 120 entreprises ligériennes, chaque catégorie est représentée : groupes, grandes PME ou groupement de PME, petites PME (familiales)
- Une absence d'homogénéité entre effectifs salariés et type d'entreprise, avec une prédominance des entreprises ayant un effectif compris entre 20 et 49 salariés
- Le parc de véhicules varie, en fonction de la taille de l'entreprise
- La structuration des entreprises en siège social et établissements principal et secondaire est liée plutôt aux types de services assurés, qu'au type d'entreprise.
- La forme juridique dominante est la SA exception parfois pour les petites PME



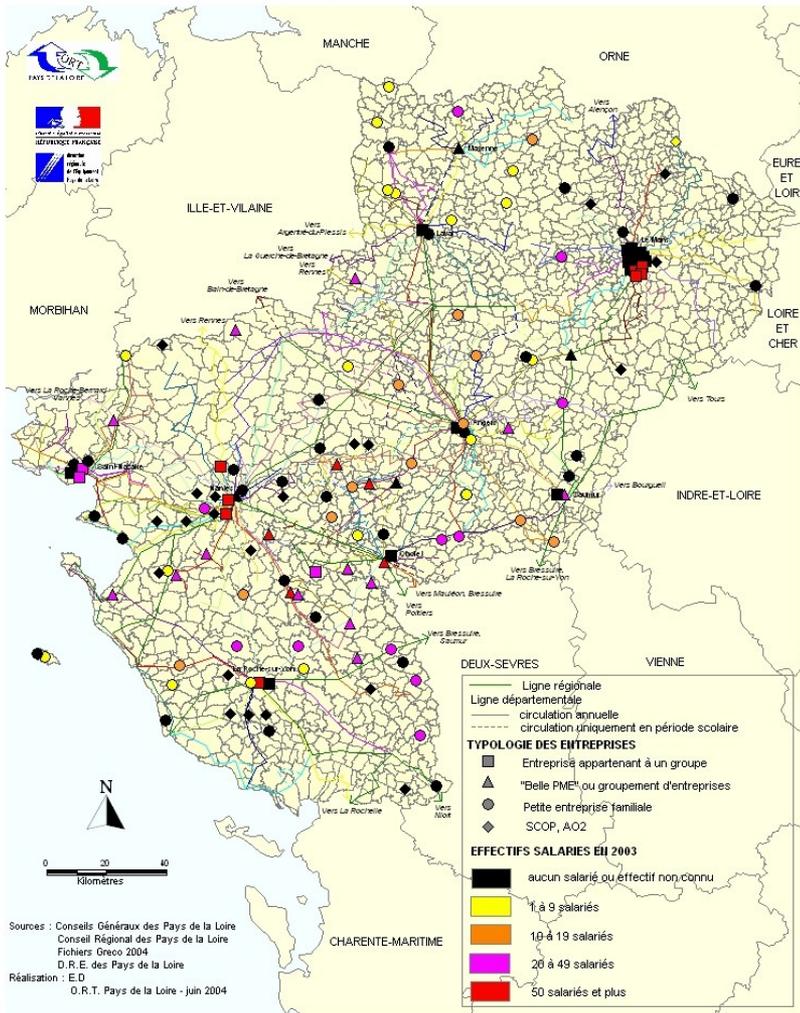
Les types d'établissements en Pays de la Loire en 2004 (les licences communautaires)



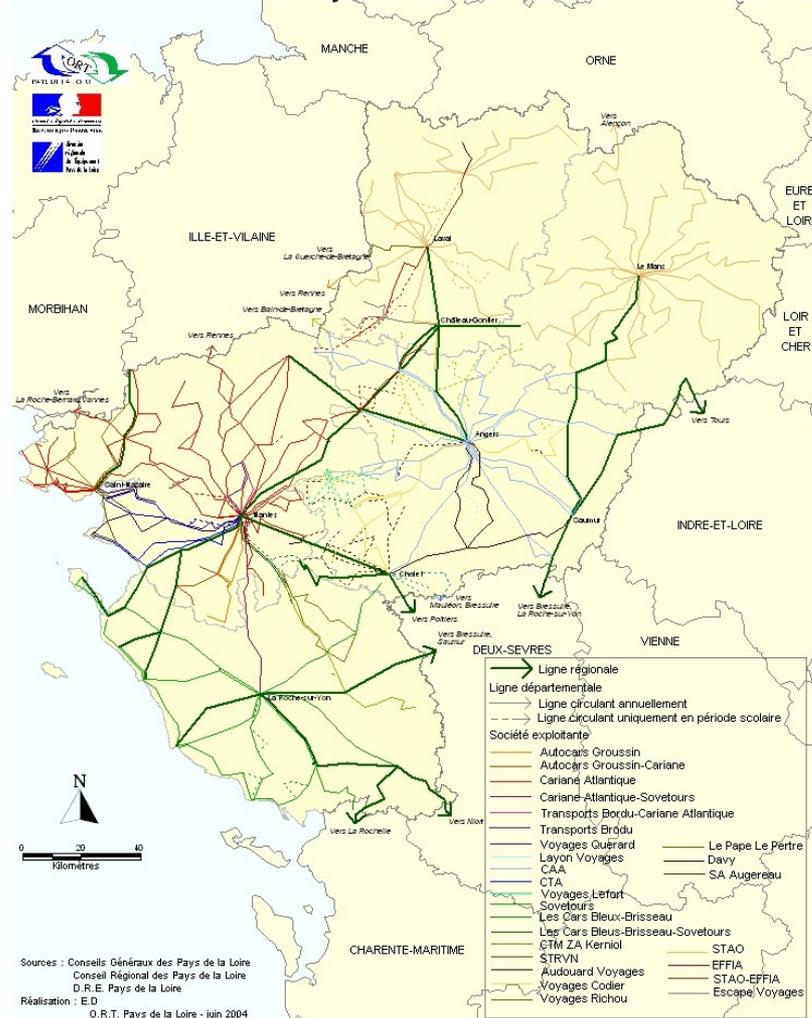
Les établissements secondaires de TRV en Pays de la Loire en 2004



Lignes régulières d'autocars et entreprises de transports de personnes en Pays de la Loire en 2003



Répartition des lignes régulières d'autocars par société de transports en Pays de la Loire en 2003



LE MAILLAGE DES TERRITOIRES PAR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

: organisation spatiale

■ Une répartition spatiale générale adaptée à l'organisation des transports et aux types de services à assurés

■ Une polarisation par les grandes agglomérations des entreprises, notamment des grands groupes, dans les départements à dominante urbaine, avec le cas exceptionnel dU Mans et de la Sarthe au niveau de l'implantation des sièges sociaux

Une diffusion territoriale sur les secteurs et départements moins urbains, principalement composée de petites entreprises familiales



QUELLES ADAPTATIONS POUR DEMAIN ?

- **Un domaine peu observé en Pays de la Loire. un manque de données statistiques organisées, adaptées et disponibles au niveau local, une multitude d'acteurs et d'échelles de travail**
- **Des politiques de transports spécifiques à chaque autorités organisatrices de transports, des autorités organisatrices nouvelles.**
- **Des contrats clef de voûte des relations entre les AO et les transporteurs**
- **Un nouveau dynamisme du secteur souhaité par les entreprises au travers de la mise en place de l'accord social**



DES ENJEUX, DES ATTENTES, DES REPONSES ?

Au sein de l'ORT des Pays de la Loire :

La mise en place d'une base de données statistiques organisées, adaptées et disponibles au niveau local selon les préconisations mises en avant dans l'étude

Des réflexions complémentaires, sur des thématiques non traitées de façon exhaustives dans le cadre de cette étude

Par les autorités organisatrices de transports

Une coordination des politiques de transports notamment dans l'interface urbain - interurbain

Une évolution de ces politiques vers des territoires en mal de dessertes

Par les entreprises de transport

Le maintien de la diversité du tissu économique

Une réponse adaptée à l'évolution permanente des besoins

