



Les cahiers de l'O.R.T.

N° 1

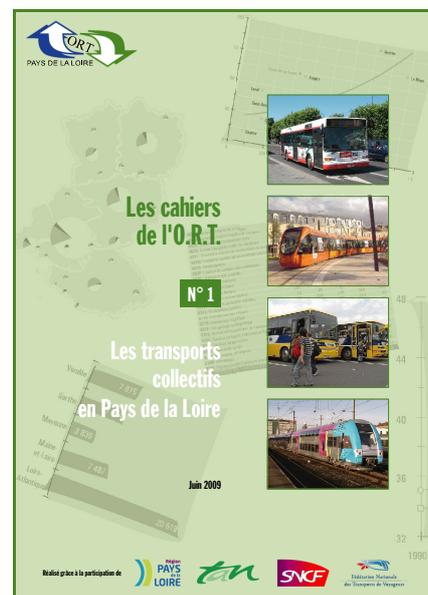
Les transports collectifs en Pays de la Loire

Juin 2009



Sommaire

Préambule	1
Introduction – Les tendances de la mobilité en France	2
Chapitre 1 – Les transports urbains	3
1.1 – Les autorités organisatrices, les exploitants et l'emploi	3
1.2 – Le parc de véhicules	10
1.3 – La fréquentation et l'offre kilométrique	13
1.4 – Les transports en commun en site propre	16
Chapitre 2 – Les transports routiers interurbains	18
2.1 – Les autorités organisatrices, les exploitants et l'emploi	18
2.2 – Le parc de véhicules	29
2.3 – La fréquentation et l'offre kilométrique	30
Chapitre 3 – Les transports ferroviaires	34
Chapitre 4 – Les transports collectifs tous modes	41



Document consultable et téléchargeable sur le site de l'Observatoire Régional des Transports (www.ort-pdl.org) à l'adresse suivante : http://www.ort-pdl.org/pdf/cahier_numero_1.pdf

Préambule

Complément aux mémentos statistiques, les *Cahiers de l'O.R.T.* sont une publication annuelle thématique. Edité avec la même charte graphique (typographie, tableaux) mais de conception nouvelle (avec notamment de nombreuses illustrations), la publication a pour triple but :

- d'approfondir sur un thème donné les statistiques figurant dans les mémentos,
- de développer un volet d'analyse,
- de donner la parole aux acteurs régionaux du transport (en particulier les adhérents de l'O.R.T.).

Ce premier numéro des *Cahiers de l'O.R.T.* consiste en une analyse approfondie de la situation des transports

collectifs en Pays de la Loire. Pour assurer une lecture attrayante et variée, la publication est basée sur des données chiffrées mais présente également le point de vue des acteurs sur l'actualité du secteur et des thématiques diverses. Les contributions écrites, au nombre de onze, ont ainsi été insérées au fur et à mesure de l'analyse sous forme d'encadrés.

Le document a été élaboré sous l'égide d'un comité de pilotage composé d'Hélène FORTIER (Conseil régional), Alain BOESWILLWALD (SEMILAN), Grégoire SOUCHARD (S.N.C.F.) et Arnaud LE VEXIER (F.N.T.V.).

Introduction – Les tendances de la mobilité en France

La mobilité journalière des français a longtemps été régie par les deux règles suivantes :

- Un nombre de déplacements quotidiens stable, s'établissant aux alentours de 3,2 déplacements par jour et par personne.
- Un usage de l'automobile continuant de progresser (au détriment de la marche à pied et des deux-roues), à un rythme certes de moins en moins soutenu, mais favorisé par le développement de la multi-motorisation au sein des ménages français¹.

Mais les pratiques de déplacements connaissent aujourd'hui une mutation de fond, favorable au transport collectif. Des tendances lourdes nouvelles semblent se dessiner depuis quelques années. Elles ressortent en particulier des enquêtes ménages déplacements² réalisées en 2006 sur les agglomérations de Lille et Lyon qui montrent deux retournements historiques.

Le nombre de déplacements quotidiens diminue

Le recul constaté en 2006 à Lille (- 6 % par rapport à 1998) et Lyon (- 7 % par rapport à 1995) est une première. Il provient en grande partie de la baisse de la mobilité en voiture. Cette inflexion de la mobilité tous modes s'explique par le vieillissement de la population (si la mobilité des retraités est en progression, elle demeure nettement plus faible que celle des actifs) et le développement des services à domicile. D'autres facteurs, demandant à être approfondis, peuvent être avancés tels que la mutation de l'urbanisme commercial, le changement des rythmes de travail ou le rôle des nouvelles technologies (internet).

La part de marché de la voiture recule

En 2006, pour la première fois depuis trente ans, les enquêtes ménages déplacements du CERTU ont fait apparaître une inflexion à la baisse de la mobilité automobile : à Lille, - 12 % par rapport à 1998 ; à Lyon, - 13 % par rapport à 1995. Ce recul de la part de

marché de la voiture particulière (également observé à Rennes, Reims et Rouen) est cohérent avec la baisse constatée de 1,4 % en 2005, pour la première fois depuis le choc pétrolier de 1973, de la circulation automobile en France, cette baisse se confirmant en 2006 (- 0,5 %), puis en 2008 (- 1,5 %).

Les français utilisent moins leurs véhicules personnels pour quatre raisons :

1. Un double effet prix : l'accroissement du prix des carburants automobiles, particulièrement sensible depuis 2003, a contribué à augmenter le coût d'usage de la voiture alors que dans le même temps la tarification des transports collectifs est devenue attrayante en raison de la généralisation des abonnements de longue durée ;
2. Le vieillissement de la population : la motorisation des retraités est inférieure à celle du reste de la population en âge de conduire ;
3. La réussite des politiques urbaines et d'aménagement du territoire menées depuis quelques décennies : constructions de lignes ferroviaires à grande vitesse, régionalisation du T.E.R., développement considérable du transport urbain en site propre, généralisation de la limitation du stationnement automobile ;
4. L'émergence citoyenne des considérations environnementales.

La plupart des modèles de prévisions concordent pour estimer que ces évolutions vont se maintenir, voire s'accélérer, en raison de la persistance attendue des phénomènes entraînant un report vers les modes alternatifs à la voiture : concentration des populations dans les aires urbaines (où l'offre en transports collectifs est la plus importante), augmentation du coût de l'énergie et priorité des politiques publiques accordée à la lutte contre le changement climatique.

¹ L'équipement des Français en voiture continue de progresser en raison de l'accès progressif des ménages à la seconde et à la troisième voiture. Cette motorisation croissante est liée à l'augmentation du taux d'activité des femmes et au départ de plus en plus tardif des étudiants et jeunes actifs du domicile parental.

² Cf. Mémento statistique Voyageurs, page 52

Chapitre 1 – Les transports urbains

1.1 Les autorités organisatrices, les exploitants et l'emploi

Les collectivités urbaines (communes ou regroupement de communes) ont la responsabilité juridique d'organiser les transports publics sur leur territoire. En France, 260 d'entre-elles ont un périmètre de transport urbain (P.T.U.)¹. Parmi ceux-ci, quinze sont situés, en totalité ou en partie, dans les Pays de la Loire. Abstraction faite des deux cas particuliers d'Alençon² et de La Baule³, treize réseaux de transport collectif urbain sont donc recensés dans la région.

Caractéristiques organisationnelles des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire Situation au 31 décembre 2007

	Autorité organisatrice	Forme juridique de l'autorité organisatrice	Exploitant	Groupe de l'exploitant
Angers	Angers Loire Métropole	Communauté d'agglomération	COTRA	Keolis
Château-Gontier	C.C.P.C.G.	Communauté de communes	STAO	Veolia Transport
Cholet	CAC	Communauté d'agglomération	Transports Publics du Choletais	AGIR
Fontenay-le-Comte	Ville de Fontenay-le-Comte	Commune	Sovetours	Groupe Fast
La Roche-sur-Yon	Ville de La Roche-sur-Yon	Commune	STY	Keolis
Laval	CAL	Communauté d'agglomération	STUL	Keolis
Le Mans	Le Mans Métropole	Communauté urbaine	SETRAM	Keolis
Les Sables-d'Olonne	C.C.O.	Communauté de communes	Hervouet Tourisme Sablais	Groupe Fast
Mayenne	Ville de Mayenne	Commune	Les Cars Bleus	
Nantes	Nantes Métropole	Communauté urbaine	SEMITAN	Transdev
Sablé-sur-Sarthe	Ville de Sablé-sur-Sarthe	Commune	Cie des Autocars de l'Anjou	Veolia Transport
Saint-Nazaire	CARENE	Communauté d'agglomération	STRAN	AGIR
Saumur	Saumur Loire Développement	Communauté d'agglomération	Cie des Transports de Saumur	Veolia Transport

Sources : CETE, Certu, Bus & Car

Renforcement de l'intercommunalité et extension des P.T.U. vont de pair

La loi n° 99-586 du 12 juillet 1999, dite loi Chevènement, relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale⁴, a considérablement modifié l'organisation spatiale et institutionnelle des transports collectifs urbains. En particulier, les communautés d'agglomération qui intègrent les transports publics à leur socle de compétences obligatoires sont devenues la forme d'autorité organisatrice de transport urbain (A.O.T.U.) la plus répandue en France (44 %) comme en Pays de la Loire (39 %).

¹ Le Périmètre de Transport Urbain est le territoire politique de l'Autorité Organisatrice de Transport Urbain (A.O.T.U.). Il comprend de fait les communes ayant choisi d'adhérer à la collectivité locale dotée de la compétence transport.

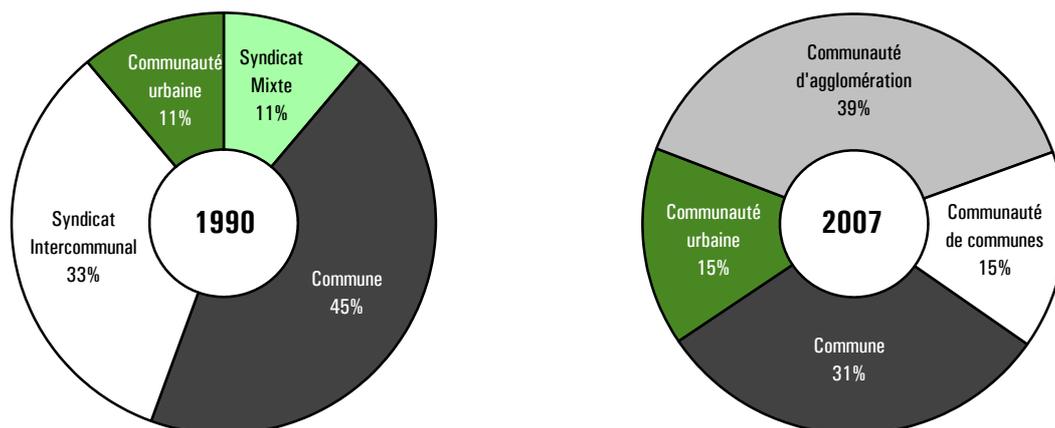
² Alençon, préfecture du département de l'Orne, est limitrophe de la Sarthe. Le P.T.U. de la Communauté Urbaine d'Alençon comprend 19 communes dont 3 sont situés en Pays de la Loire, au nord de la Sarthe. Il s'agit des communes d'Arçonnay, Saint-Paterne et Le Chevain. Au total, seul 8 % de la population du P.T.U. est situé dans la région.

³ La Communauté d'Agglomération de Cap Atlantique, s'étend également sur deux régions et deux départements (la Loire-Atlantique et le Morbihan). Doté de fait de la compétence transport mais de création récente (2003), la structure intercommunale n'a pas de réseau de transport urbain. Elle est néanmoins desservie en lignes régulières par Lila, le réseau de transport collectif du Conseil Général de Loire-Atlantique. Le transport scolaire y est organisé et géré par le syndicat mixte Réseau Cap Atlantic', composé de la Communauté d'Agglomération et des Conseils généraux de Loire Atlantique et du Morbihan.

⁴ La loi Chevènement a relancé le principe d'intercommunalité de projet introduit au début des années 90 en s'appuyant sur trois formes d'intercommunalités : les communautés de communes, les communautés d'agglomération et les communautés urbaines.

Mais la création de ces communautés d'agglomération (Saint-Nazaire en 2000 ; Cholet, Laval et Saumur en 2001 ; Angers en 2005) a également provoqué une extension parfois très sensible des périmètres de transports urbains sur des territoires généralement peu denses (cf. cas de Saumur exposé page suivante).

Répartition des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire selon la forme juridique de l'autorité organisatrice



Sources : CETE, Certu

Les extensions de P.T.U. posent aussi la question des compétences entre les A.O.T.U. et les Conseils généraux. Les A.O.T.U. se retrouvent ainsi à desservir des zones où les transports de type urbains sont peu efficaces¹. Les Départements, dans le même temps, sont parfois contraint à abandonner des lignes régulières à fort potentiel d'usagers.

Le tableau ci-dessous est révélateur du dimensionnement croissant des transports collectifs urbains depuis 1990 avec notamment le triplement du nombre de communes desservies et de la longueur des lignes. La population desservie a augmenté de façon plus lente (+ 27 % depuis 1990) du fait que l'extension des P.T.U. a profité à des communes éloignées de la ville centre et peu denses.

Caractéristiques des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire

	1990	1995	2000	2005	2006	2007
Nombre de communes desservies	53	65	87	149	149	148
Population desservie (en milliers)	1 211	1 334	1 453	1 539	1 539	1 539
Nombre de lignes	131	152	184	228	234	265
Longueur des lignes (en km)	1 249	1 670	2 262	2 640	2 984	3 524
Effectif total employé	2 092	2 292	2 703	3 140	3 261	3 362
Personnel roulant	1 515	1 676	1 979	2 276	2 390	2 423
Kilomètres parcourus (en milliers)	32 995	39 887	44 430	48 242	49 593	50 738
Kilomètres parcourus par habitant	27,3	29,9	30,6	31,3	32,2	33,0
Nombre de voyages par habitant	108,8	114,5	105,9	110,7	114,0	117,1

Sources : CETE, Certu (réseau d'Alençon non compris)

¹ Pour assurer une desserte minimum dans ces zones rurales, le transport à la demande apparaît souvent comme un excellent outil.

Des P.T.U. hétérogènes, tant par la taille que par la densité de l'habitat

Les treize P.T.U. des Pays de la Loire sont de taille et de structure variés. Le plus important, Nantes, compte près de 570 000 habitants ; les moins peuplées (Château-Gontier, Fontenay-le-Comte, Mayenne et Sablé-sur-Sarthe) environ 15 000 habitants, soit 40 fois moins.

Certains P.T.U. sont exclusivement urbains, c'est à dire composés uniquement de communes appartenant à l'unité urbaine de référence. C'est le cas du Mans et des Sables-d'Olonne. D'autres P.T.U. n'ont en revanche d'urbain que le nom. En particulier, le P.T.U. de la

Communauté d'Agglomération Saumur Loire Développement est à la fois le plus étendu et le moins dense des Pays de la Loire. Il est composé de 32 communes, dont seulement quatre appartiennent à l'unité urbaine de Saumur. Parmi les communes restantes, une est urbaine (Montreuil-Bellay) ; les 27 autres sont, selon le découpage de l'INSEE, des communes rurales. Cette particularité saumuroise a des conséquences sur l'organisation du réseau régulier de transport, ce dernier étant scindé en deux parties, l'une qualifiée de suburbaine, l'autre desservant uniquement la ville centre.

Caractéristiques physiques et sociales des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire Situation au 31 décembre 2007

	Population du P.T.U.	Surface du P.T.U. (en km ²)	Densité du P.T.U. (hab / km ²)	Nombre de communes du P.T.U.	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)	Effectif total employé	Personnel roulant
Angers	269 372	510	528	30	66	1 062	495	390
Château-Gontier	16 545	68	242	3	3	28	3	1
Cholet	82 324	333	247	13	12	142	73	57
Fontenay-le-Comte	15 419	34	453	1	3	48	4	4
La Roche-sur-Yon	52 947	88	605	1	15	123	92	64
Laval	92 791	433	214	20	15	106	120	94
Le Mans	194 138	157	1 234	9	19	188	558	401
Les Sables-d'Olonne	39 907	86	466	3	8	47	21	14
Mayenne	14 627	20	736	1	2	118	1	1
Nantes	568 517	523	1 086	24	78	772	1 736	1 191
Sablé-sur-Sarthe	13 560	37	367	1	3	21	3	3
Saint-Nazaire	114 425	320	357	10	21	367	202	157
Saumur	64 563	565	114	32	20	502	55	46
Ensemble	1 539 135	3 174	485	148	265	3 524	3 362	2 423

Sources : CETE, Certu

Transports urbains en zone peu dense - Le cas de Saumur

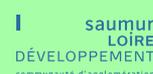
Comprenant 32 communes sur 565 km², la Communauté d'Agglomération Saumur Loire Développement compte plus de 61 000 habitants (soit 109 hab./km²). Mais la densité de la population varie considérablement entre la ville centre (Saumur, 30 000 habitants sur 66 km², soit 450 hab./km²) et les 31 autres communes (31 000 habitants sur près de 500 km²).

Unifié sous le nom « Agglobus », le réseau se caractérise donc par une différence de service. Saumur est desservie par un réseau urbain de 6 lignes (bus), offrant un maillage dense avec une fréquence à la demi-heure et des doublages aux heures de pointe. Les autres communes, quant à elles, sont desservies par 10 lignes (cars), dont les horaires sont calqués sur les besoins des scolaires : 1 départ unique le matin en direction de Saumur et deux retours en fin d'après midi au départ de Saumur, cela uniquement en période scolaire.

Depuis 2005, afin d'apporter un service complémentaire, la CASLD a mis en place le transport à la demande (TAD). Ces lignes virtuelles, activables 4 heures à l'avance, permettent de proposer chaque jour 2 trajets supplémentaires en direction de Saumur et 2 autres depuis Saumur. De plus, pour assurer la continuité du service, les lignes fixes se transforment en TAD pendant les vacances scolaires, la CASLD s'attachant à desservir efficacement les zones à faible densité.

Eric TOURON

Vice-Président de la Communauté d'Agglomération "Saumur Loire Développement", Chargé des Transports



Deux acteurs dominants : Transdev et Keolis

La répartition des exploitants de transports collectifs urbains selon leur groupe d'appartenance n'est pas tout à fait le reflet de la situation nationale (cf. encadré ci-après) :

- Transdev est présent à Nantes, premier réseau de la région. Le groupe est par ordre d'importance le deuxième actionnaire de la SEMITAN : il détient 15 % du capital social de la Société d'Economie Mixte, la Communauté Urbaine en étant l'actionnaire principal à hauteur de 65 %.
- Keolis est le deuxième opérateur de la région : il exploite les 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} réseaux de la région (respectivement Angers, Le Mans et Laval) mais également celui de la Roche-sur-Yon.
- Contrairement à la situation nationale, Veolia Transport est peu présent en Pays de la Loire, n'exploitant que trois réseaux secondaires (suite à la perte de celui de Cholet) : Saumur, Sablé-sur-Sarthe et Château-Gontier.
- Cholet présente la particularité, depuis 2003, d'être desservi par le seul réseau de la région exploité en régie, au travers de la société Transports Publics du Choletais, établissement public industriel et commercial (EPIC) qui émane directement de la Communauté d'Agglomération du Choletais (cf. encadré de la page suivante).

Les leaders français du transport urbain

En France, le secteur des transports urbains de voyageurs a subi une profonde recomposition au cours des deux dernières décennies. De la dizaine de groupes de taille moyenne présents au milieu des années 1980, n'en subsiste aujourd'hui plus que trois, en dehors du cas particulier de la R.A.T.P, opérant uniquement en Île-de-France. Ces trois groupes majeurs (Veolia Transport, Keolis et Transdev) se partagent plus de 80 % du marché des transports urbains de province :

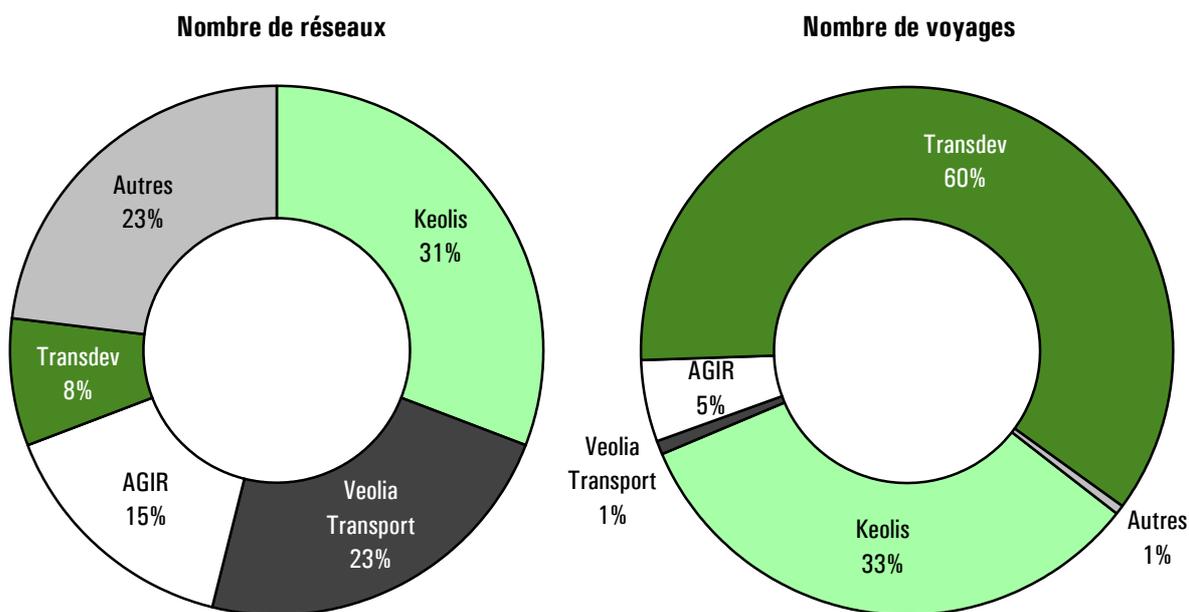
1. **Veolia Transport** (ex C.G.E.A. puis Connex) est la division transport de Veolia Environnement. Son chiffre d'affaire consolidé est de 5,6 milliards d'€ en 2007.
2. Le groupe **Keolis**, issu de la fusion en 1999 de VIA-GTI et de Cariane, est détenu à 46 % par la SNCF. Il a d'abord pris le nom de VIA-Cariane avant d'être rebaptisé en avril 2001. Son chiffre d'affaire consolidé transport est de 2,8 milliards d'€ en 2007.
3. **Transdev** (Société Européenne pour le Développement des Transports Publics), créé en 1990, est une filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations (établissement financier public). Son chiffre d'affaire consolidé transport est de 1,4 milliards d'€ en 2007.

A la différence de la R.A.T.P, ces trois groupes ont un statut privé. Au niveau local, ils exploitent les réseaux au travers de sociétés d'économie mixte (en tant qu'actionnaire minoritaire), de filiales ou d'établissements. Ils sont aussi présents à l'international.

Selon le classement établi par la revue *Bus & Car* en 2008, le quatrième groupe français de transport est la Financière Atlantique de Services et de Transports, plus connue sous le nom **Groupe Fast**, dont le siège est situé à La Roche-sur-Yon. Son chiffre d'affaire consolidé transport est de 106 millions d'€ en 2007.

Signalons aussi l'existence de l'association **AGIR** (Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de transport public) qui regroupe des entreprises exploitant des réseaux sans l'assistance de l'un des trois grands groupes.

Répartition des réseaux selon le groupe de rattachement de l'exploitant au 31 décembre 2007



Sources : CETE, Certu

Choletbus - Bilan après six années d'exploitation en régie

En 2002, après 10 ans de délégation de service public (DSP), les élus de la toute nouvelle Communauté d'Agglomération du Choletais (CAC) ont fait le choix de la gestion directe du transport urbain.

Le 1^{er} janvier 2003, « Transports Publics du Choletais » (TPC), établissement public à caractère industriel et commercial a ainsi été créé avec deux missions. D'une part, exploiter le réseau Choletbus dans sa forme purement choletaise et dans son évolution communautaire, et, d'autre part assumer la fonction de service transports et déplacements de la CAC.

Après 6 ans de fonctionnement le bilan est totalement positif. Le réseau Choletbus a retrouvé une dynamique de croissance avec une progression de la fréquentation de près de 27 % à périmètre constant et de 50 % avec son extension à l'ensemble de la CAC. Une démarche volontariste de « Politique Globale des Déplacements » (PGD) a par ailleurs été lancée par la CAC et pilotée par TPC. Ainsi, le transport public et la mobilité durable constituent les bases de la politique des déplacements des dix prochaines années. La maîtrise des coûts a enfin été placée au cœur de l'action et par exemple les économies d'échelle réalisées en regroupant l'ensemble des moyens au sein de TPC ont contribué à atteindre tout autant cet objectif.

Avec des axes de travail tracés grâce à la PGD, des développements du réseau prévus pour accompagner la dynamique urbaine et des innovations et expérimentations technologiques en cours, TPC a encore de nombreux chantiers que la CAC en s'appuyant sur l'association AGIR souhaite voir aboutir pour accompagner la dynamique urbaine du 2^{ème} bassin industriel des Pays de la Loire.

Gilles BOURDOULEIX

Président de la Communauté d'Agglomération du Choletais - Député



Communauté d'Agglomération
du Choletais

Le transport urbain : un secteur très concentré

Entreprises, établissements et effectifs (au 31 décembre) du secteur des transports urbains de voyageurs (602A) en Pays de la Loire

Nb d'entreprises	1997	2000	2004	2005	2006	2007
Loire-Atlantique	8	3	4	3	3	4
Maine-et-Loire	5	2	3	4	4	4
Mayenne	3		1	1	1	1
Sarthe	9	1	1	1	1	1
Vendée	1		1	1	1	1
Pays de la Loire	26	6	10	10	10	11
Région / France	4,5%	1,2%	2,1%	2,3%	2,2%	2,3%

Nb d'établissements	1997	2000	2004	2005	2006	2007
Loire-Atlantique	13	4	5	5	7	8
Maine-et-Loire	9	5	6	5	6	6
Mayenne	5	3	2	2	2	2
Sarthe	10	3	5	4	9	9
Vendée	3	1	2	2	3	2
Pays de la Loire	40	16	20	18	27	27
Région / France	3,1%	1,9%	2,3%	2,2%	2,5%	2,5%

Effectifs salariés	1997	2000	2004	2005	2006	2007
Loire-Atlantique	1 302	1 495	1 675	1 657	1 720	1 811
Maine-et-Loire	494	549	567	578	563	566
Mayenne	171	190	188	119	118	120
Sarthe	393	411	465	475	509	562
Vendée	167	174	224	130	91	94
Pays de la Loire	2 527	2 819	3 119	2 959	3 001	3 153
Région / France	6,3%	6,6%	7,6%	6,8%	7,1%	7,4%

Nomenclature NAF 700

Sources : SOeS - INSEE (fichier SIRENE), Unédic

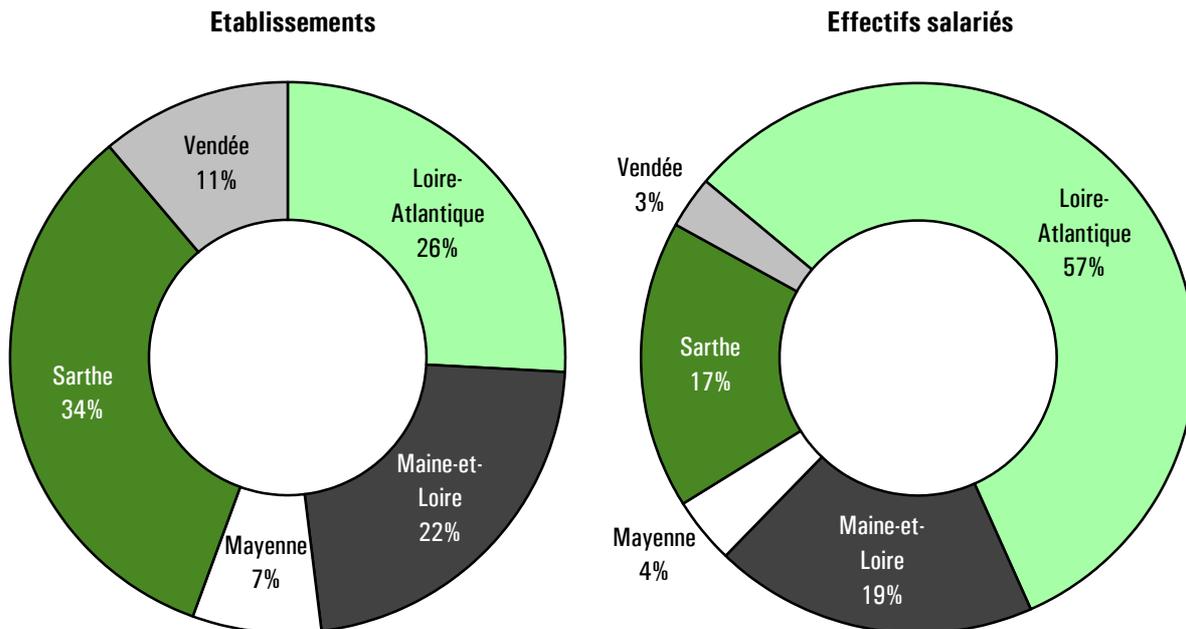
Trois phénomènes méritent d'être souligné :

1. La région représente environ 3,5 % des effectifs nationaux du secteur¹, soit une part sensiblement inférieure au poids démographique (5,6 % de la population française) ou économique (5,1 % du P.I.B. national) des Pays de la Loire.
2. Elle a rattrapé une partie de son retard au cours de la dernière période : depuis 1997, la progression des effectifs a été plus forte que celle de l'ensemble des réseaux de province (+ 25 % contre + 7 %)
3. Les entreprises ligériennes sont de plus grande dimension qu'au niveau national : en Pays de la Loire, la taille moyenne des exploitants de transport collectif urbain s'élève à 300 salariés contre 90 en France (hors R.A.T.P.).

¹ Les statistiques de l'emploi fournies par l'Unédic (cf. tableau ci-dessus) correspondent aux effectifs salariés donnant lieu à versement de cotisations Assédic. Sont exclus du champ d'affiliation de l'assurance chômage l'essentiel des emplois du secteur public, soit dans le cas présent ceux de la R.A.T.P., de loin le premier employeur français des transports collectifs urbains. Les effectifs nationaux du secteur s'élèvent à environ 90 000 emplois (43 000 hors R.A.T.P.). Dans cet ensemble, la part des Pays de la Loire est donc très différente selon le champ considéré : plus de 7 % selon les statistiques de l'Unédic (cf. tableau ci-dessus), deux fois moins en y incorporant les effectifs de la R.A.T.P. (source : Enquête Annuelle d'Entreprise).

L'activité est principalement localisée en Loire-Atlantique, Maine-et-Loire et Sarthe, ces départements abritant les trois plus importants réseaux de transport collectif urbain de la région (la SEMITAN à Nantes, la COTRA à Angers et la SETRAM au Mans). Le poids des autres départements s'est réduit au cours des dernières années : depuis 2004, l'emploi salarié du secteur des transports urbains de voyageurs (602A) a ainsi décliné de 36 % en Mayenne et de 58 % en Vendée. Ces évolutions surprenantes ne reflètent pas un recul de l'activité dans ces départements ; ils sont le fait de changements de code APE (du 602A vers le 602B) d'établissements présents sur les deux segments.

Structure départementale du secteur des transports urbains de voyageurs (602A) au 31 décembre 2006



Source : SOeS - INSEE (fichier SIRENE)

Source : Unédic

A la différence des transports interurbains de voyageurs (cf. chapitre suivant, page 26), la localisation de l'emploi des entreprises de T.C.U. est, par nature, concentrée dans les principales agglomérations de la région. Ainsi les communes de Nantes, du Mans et de Saint-Barthélemy-d'Anjou concentrent à elles seules 85 % des 3000 emplois salariés du secteur (52 % d'entre eux sont situés sur la seule commune de Nantes, siège de la SEMITAN).

Localisation communale de l'emploi salarié des établissements du secteur des transports urbains de voyageurs (602A) Situation au 31 décembre 2006

Nantes	1 569
Le Mans	506
Saint-Barthélemy-d'Anjou	466
Saint-Nazaire	148
Laval	118
La Roche-sur-Yon	89
Cholet	60
Saumur	37
Autres communes	8
Pays de la Loire	3 001

Unité : emploi salarié du secteur privé

Source : Unédic

1.2 Le parc de véhicules

Le niveau des immatriculations de bus neufs est fortement tributaire des politiques d'achat de matériel roulant mises en œuvre par les exploitants de transport collectif urbain.

Ainsi les niveaux records enregistrés en 2002 et 2003 dans les Pays de la Loire (100 immatriculations neuves par an contre seulement 65 en moyenne depuis 2001) s'explique par un vaste mouvement de renouvellement et d'accroissement du parc engagé par la SEMITAN¹, premier exploitant de la région (650 véhicules au total dont 30 % utilisés en affrètement)

Globalement, sur la période allant de 2001 à 2007, les immatriculations régionales d'autobus neufs se sont montrées peu dynamiques. Elles ont représenté seulement 4,3 % des immatriculations nationales. A titre de comparaison, 4,8 % de la population urbaine française habite en Pays de la Loire.

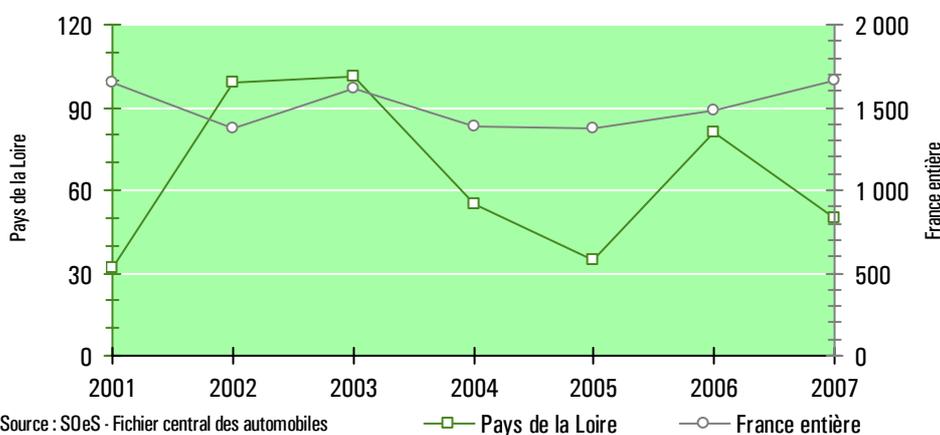
Près de 1400 véhicules sont utilisés en Pays de la Loire dans les réseaux de transport collectif urbain. Ce chiffre inclut les rames de tramway (en 2007, 79 unités en circulation à Nantes, 23 au Mans) et les autocars² (utilisés en particulier dans les P.T.U. les moins urbains : Saint-Nazaire, Saumur, Laval et Angers)

Immatriculations d'autobus neufs

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Loire-Atlantique	12	83	84	23	4	53	16
Maine-et-Loire	16	11	7	17	13	13	7
Mayenne	1	-	-	3	4	5	5
Sarthe	2	3	7	9	9	1	19
Vendée	1	2	3	3	5	9	3
Pays de la Loire	32	99	101	55	35	81	50
Région / France	1,9%	7,2%	6,2%	4,0%	2,6%	5,5%	3,0%

Source : SOeS - Fichier central des automobiles

Evolution des immatriculations d'autobus neufs depuis 2001



Source : SOeS - Fichier central des automobiles

Parc en service dans les réseaux de transport collectif urbain des Pays de la Loire

	1990	1995	2000	2005	2006	2007
Angers	157	172	202	227	239	225
Cholet	16	21	27	46	46	46
La Roche-sur-Yon	37	43	46	44	44	46
Laval	44	48	55	54	54	55
Le Mans	151	153	155	177	176	201
Nantes	431	459	492	602	618	631
Saint-Nazaire	49	97	94	98	112	106
Saumur	15	16	15	52	53	56
Autres réseaux *	3	12	16	18	18	18
Pays de la Loire	903	1 021	1 102	1 318	1 360	1 384

* Réseaux de Château-Gontier, Fontenay-le-Comte, Les Sables-d'Olonne, Mayenne et Sablé-sur-Sarthe

Unité : nombre de véhicules (rames de tramway inclus)

Sources : CETE, Certu

¹ 155 bus neufs Euro 3 ont été livrés à l'exploitant nantais en 2002 et 2003.

² Notons au passage que les autocars se distinguent des autobus :

- par leur configuration (les premiers n'offrent que des places assises, les seconds ont un plancher bas) ;
- par leur affectation (les autobus circulent en zone urbaine, les autocars sont dédiés aux lignes périurbaines et aux transports d'enfants).

Croissance exponentielle des véhicules "propres"

L'utilisation de matériel roulant permettant de réduire les émissions polluantes, que l'on appelle véhicules "propres"¹, est en très fort essor. En considérant l'ensemble des parcs en circulation (bus, métro, tramway) des réseaux français de transport collectif urbain, près des 2/3 des véhicules utilise aujourd'hui une filière énergétique alternative au gazole. La part des véhicules propres est ainsi passée de 15 % en 2000 à 65 % en 2008.

Un mouvement de même ampleur a été observé en Pays de la Loire. Ainsi, la structure de la flotte de la SEMITAN a été profondément modifiée au cours des quinze dernières années. En 2007, les autobus GNV et les tramways à propulsion électrique représentent 70 % du parc total du réseau nantais (contre 11 % en 1993).

Au Mans, 43 % du parc total de la SETRAM est constitué de véhicules "propres". D'après les chiffres arrêtés au 31 décembre 2006 (c'est à dire avant la livraison des rames de tramway), cette part s'élevait à 37 %.

A Angers, le parc de la COTRA est constitué exclusivement de véhicules à moteur Diesel. Il se décompose ainsi :

- 4 minibus norme Euro 5,
- 138 bus norme Euro 4,
- 32 bus norme Euro 3.

Structure énergétique du parc de la SEMITAN au 31/12/2007 *

	Gazole	GNV **	Electricité	Total	Energies propres
Rames de tramways			79	79	100%
Autobus articulés	45	65		110	59%
Autobus standard	67	178		245	73%
Midibus	3			3	0%
Minibus	23		1	24	4%
Ensemble	138	243	80	461	70%

* Non compris autobus utilisés en affrètement

** GNV : Gaz Naturel pour Véhicules

Source : SEMITAN

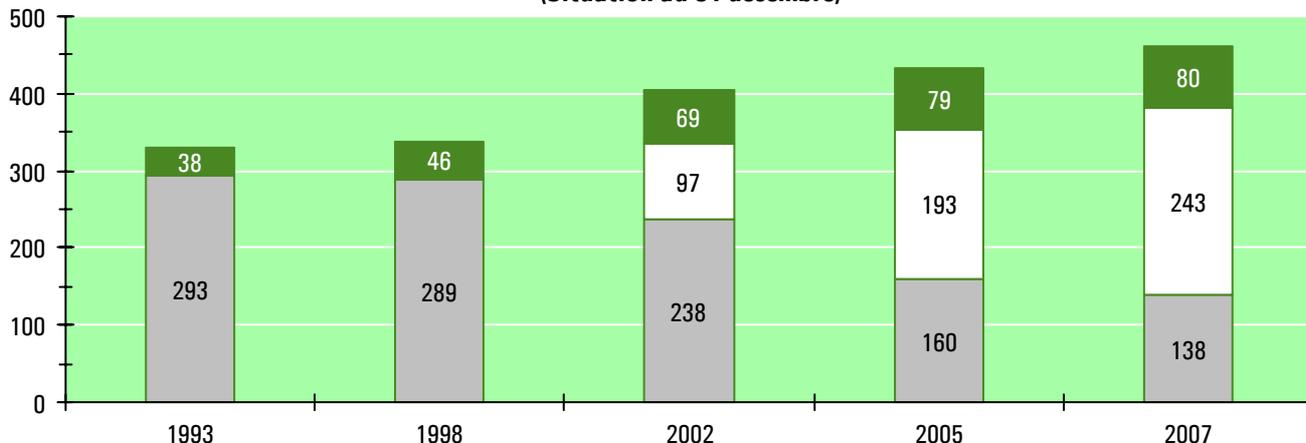
Structure énergétique du parc de la SETRAM au 31/12/2007

	Gazole	GNV *	Electricité	Total	Energies propres
Rames de tramways			23	23	100%
Autobus articulés	21	30		51	59%
Autobus standard	76	32		108	30%
Midibus	6			6	0%
Minibus	9			9	0%
Ensemble	112	62	23	197	43%

* GNV : Gaz Naturel pour Véhicules

Source : SETRAM

Evolution de la structure énergétique du parc de la SEMITAN *
(Situation au 31 décembre)



* Non compris autobus utilisés en affrètement

Source : SEMITAN

■ Gazole □ GNV ■ Electricité

¹ Un véhicule "propre" est un véhicule produisant peu d'émissions polluantes. Il fait appel soit à une source énergétique alternative au gazole (GNV, GPL, électricité, bio-carburants), soit à une technologie innovante (propulsion hybride, freinage récupératif, gazole avec filtre à particules, post traitement et recirculation des gaz d'échappement).

Véhicules de transports urbains et choix d'énergie

Développer l'attractivité des transports collectifs grâce notamment à l'emploi d'énergies alternatives les rendant moins polluants et moins bruyants est un des enjeux majeurs des collectivités locales confrontées aux problèmes d'engorgement urbain. Parallèlement pour les exploitants de réseaux réfléchir à des sources pérennes et maîtriser les coûts de traction (souvent le second poste de dépenses des comptes d'exploitation) et de maintenance associée reste une préoccupation quotidienne.

Dans ce contexte il y a une dizaine d'années, lorsque la question du renouvellement du parc autobus s'est posée dans l'agglomération nantaise, le choix de l'énergie a été au centre des réflexions de l'autorité organisatrice et de son exploitant. La présence à Nantes d'un des réseaux de tramway les plus importants de France, qui bien entendu utilise l'énergie électrique comme énergie de traction, a pesé sur le choix du GNV pour la flotte d'autobus.

Ce choix permet effectivement une réduction importante sur les quatre polluants réglementés et le bruit. Il réduit également d'autres nuisances sensibles liées à l'image du diesel, comme les fumées, l'odeur piquante ou les vibrations. Ce choix est aussi perçu positivement par le voyageur et le citoyen, comme l'ont montré plusieurs enquêtes récentes. Certes sur un certain nombre de modèles la fiabilité n'est pas encore au rendez-vous, et l'évolution dans le temps n'est pas encore totalement maîtrisée. En revanche, sur une flotte importante, comme celle de Nantes, les coûts de possession sont équivalents à ceux du diesel.

Aujourd'hui, sous l'effet notamment des réglementations européennes, et des évolutions techniques des motoristes, le choix apparaîtrait comme plus difficile, entre un diesel très amélioré, des débuts d'expérimentations avec les moteurs hybrides ou l'espoir, sans cesse repoussé, d'un moteur à hydrogène compatible avec les exigences financières des collectivités et techniques des exploitants. Cette problématique reste donc au centre de l'actualité de la profession.

Alain BOESWILLWALD
Directeur général de la SEMITAN



1.3 La fréquentation et l'offre kilométrique

Depuis 1990, la fréquentation des réseaux urbains a progressé (+ 37 %) ...

La fréquentation des transports collectifs s'est élevée en 2008 à plus de 185 millions de voyages dans les treize réseaux des Pays de la Loire, contre 130 millions en 1990, soit une hausse de 37 %.

Fréquentation et offre kilométrique des réseaux de T.C.U. en Pays de la Loire Situation au 31 décembre 2007

	Nombre de voyages (en milliers)	Nombre de kilomètres (en milliers)	Nombre de voyages par habitant	Nombre de kilomètres par habitant
Angers	27 420	9 407	101,8	34,9
Château-Gontier	ND	39	ND	2,4
Cholet	3 922	1 722	47,6	20,9
Fontenay-le-Comte	73	103	4,7	6,7
La Roche-sur-Yon	3 474	1 495	65,6	28,2
Laval	7 592	2 207	81,8	23,8
Le Mans	21 387	6 792	110,2	35,0
Les Sables-d'Olonne	ND	320	ND	8,0
Mayenne	ND	31	ND	2,1
Nantes	109 535	23 347	192,7	41,1
Sablé-sur-Sarthe	52	76	3,8	5,6
Saint-Nazaire	5 196	4 054	45,4	35,4
Saumur	1 581	1 145	24,5	17,7
Ensemble	180 232	50 738	117,1	33,0

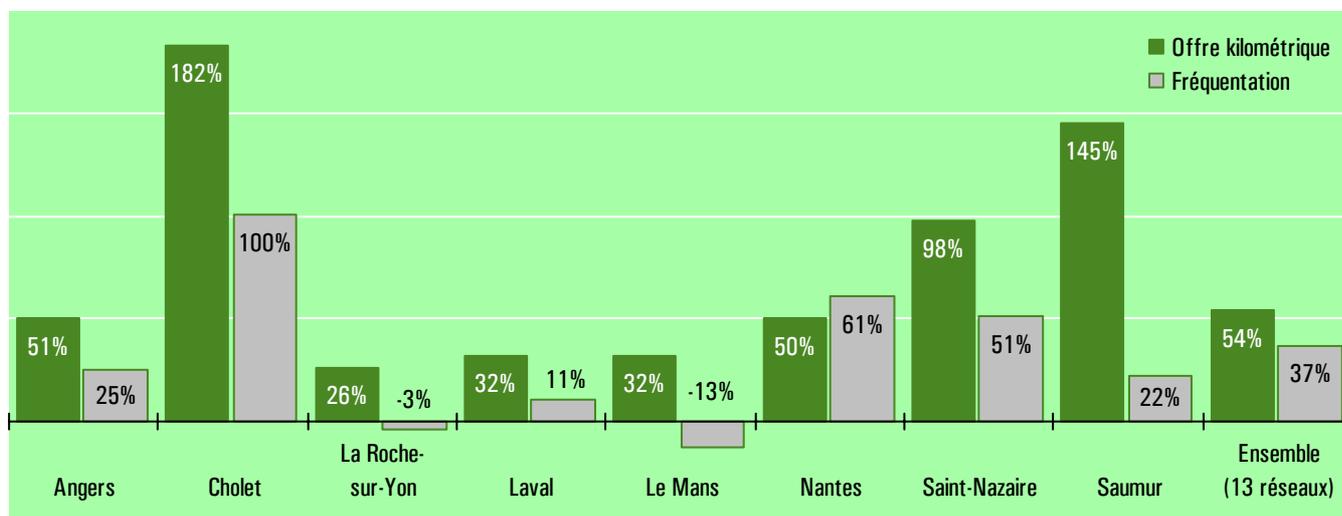
ND : non disponible

Sources : CETE, Certu

L'évolution de l'usage depuis 1990 peut être scindée en trois périodes :

- augmentation de la fréquentation entre 1990 et 1995 liée à la mise en service du tramway à Nantes,
- stabilisation entre 1995 et 2000,
- reprise de la hausse depuis 2000 concentrée sur trois réseaux (Nantes : extension du tramway et mise en place du BusWay ; Cholet : réorganisation du réseau ; Le Mans : arrivée du tramway).

Offre kilométrique et fréquentation des réseaux de T.C.U. en Pays de la Loire Evolutions 1990 / 2007



Sources : CETE, Certu

... mais à un rythme moins élevé que celui de l'offre kilométrique (+ 54 %)

En Pays de la Loire, l'augmentation de l'offre constatée depuis 1990 est liée :

- à l'extension des P.T.U. (mise en place de nouvelles lignes en substitution des anciennes lignes de cars départementaux, phénomène particulièrement flagrant dans les réseaux de Cholet, Saumur et Saint-Nazaire),
- mais aussi, à champ géographique constant, à des renforcements des fréquences, des créations de lignes (notamment en site propre) ou encore l'extension des amplitudes horaires (services de nuit).

Fréquentation et offre kilométrique des réseaux de T.C.U. en Pays de la Loire Evolutions 1990 / 2007

	Nombre de voyages (en milliers)			Nombre de kilomètres (en milliers)		
	1990	2007	Evolution	1990	2007	Evolution
Angers	21 890	27 420	25%	6 247	9 407	51%
Cholet	1 958	3 922	100%	610	1 722	182%
La Roche-sur-Yon	3 598	3 474	-3%	1 184	1 495	26%
Laval	6 822	7 592	11%	1 672	2 207	32%
Le Mans	24 451	21 387	-13%	5 127	6 792	32%
Nantes	68 185	109 535	61%	15 570	23 347	50%
Sablé-sur-Sarthe	72	52	-28%	68	76	12%
Saint-Nazaire	3 437	5 196	51%	2 050	4 054	98%
Saumur	1 296	1 581	22%	467	1 145	145%
Ensemble (13 réseaux)	131 709	180 232	37%	32 995	50 738	54%

ND : non disponible
Sources : CETE, Certu

Sur longue période (de 1990 à 2007), le différentiel positif entre évolutions de l'offre et de l'usage s'observe dans tous les réseaux à l'exception notable du plus important d'entre eux, celui de Nantes où la fréquentation a progressé plus vite (+ 61 %) que le nombre de kilomètres parcourus (+ 50 %). Cette spécificité nantaise doit être mise en relation avec le développement des lignes en site propre (tramway et BusWay) du réseau de la SEMITAN.

Si l'usage n'a pas toujours évolué dans les mêmes proportions que l'effort d'investissement des

collectivités, le décalage s'explique en premier lieu par l'élargissement des P.T.U., à l'origine d'une certaine dilution de l'offre de transports collectifs consécutive à la desserte de zones périurbaines peu denses.

Notons cependant un retournement de tendance au cours de la période récente : en Pays de la Loire, le nombre de voyages a augmenté de 20 % entre 2001 et 2007. Dans le même temps, l'offre kilométrique n'a progressé que de 14 %. Cette inversion des évolutions a aussi été constatée dans l'ensemble des réseaux de province, mais plus tardivement (depuis 2006).

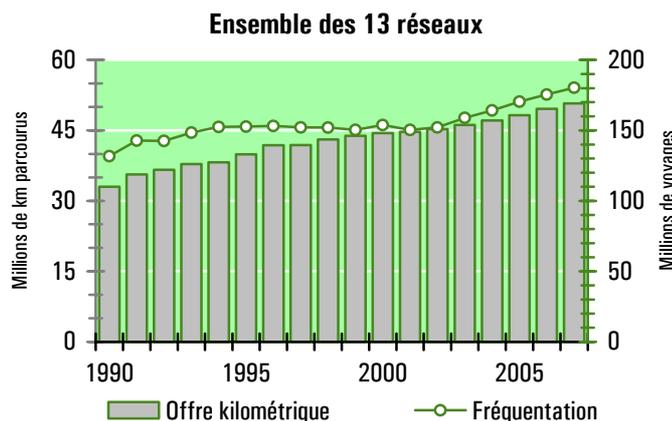
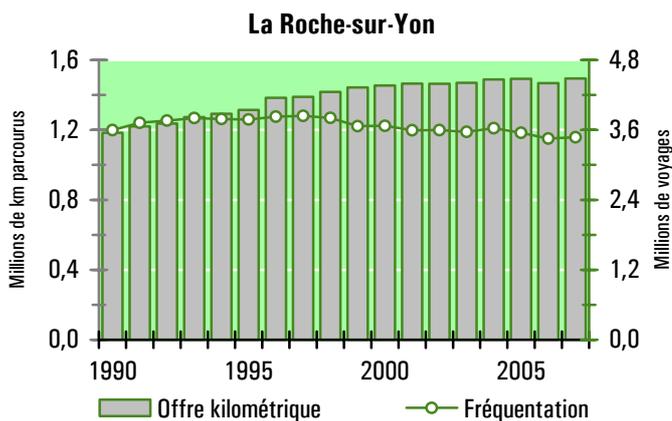
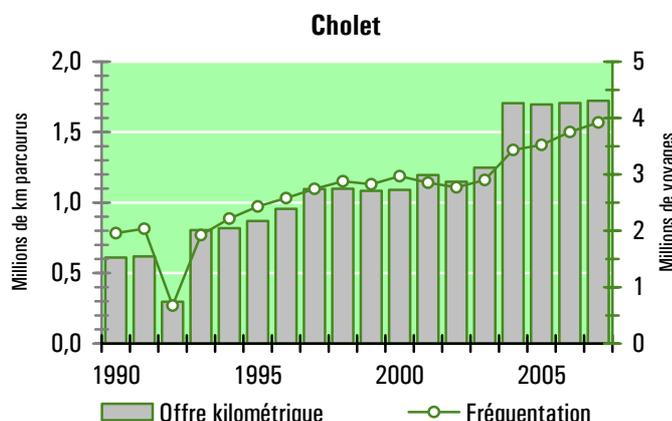
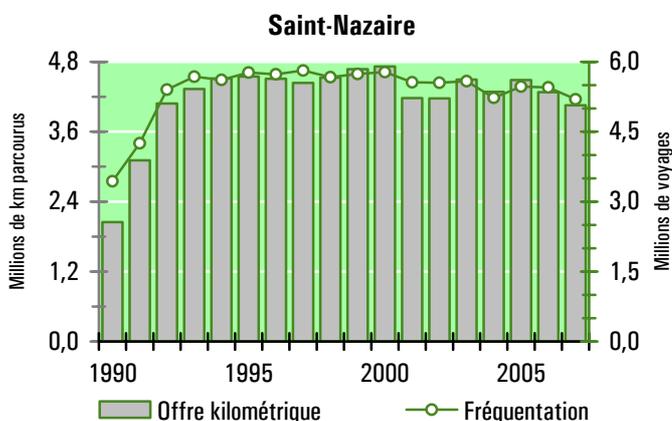
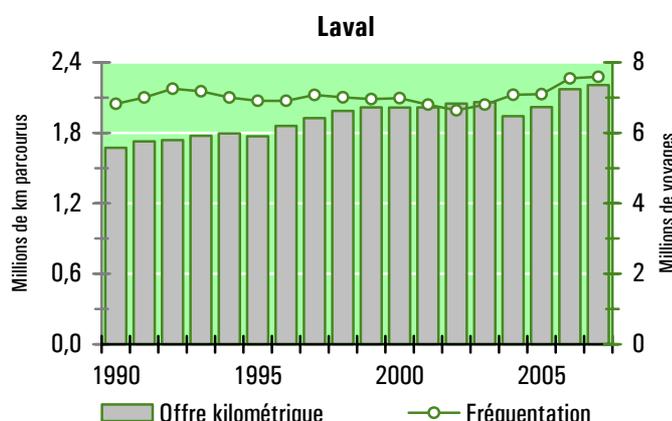
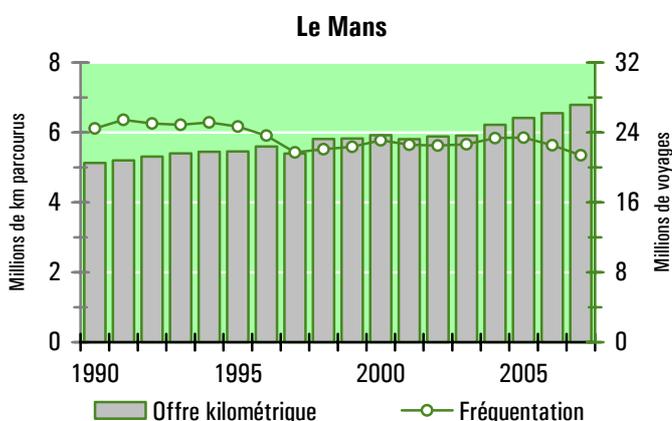
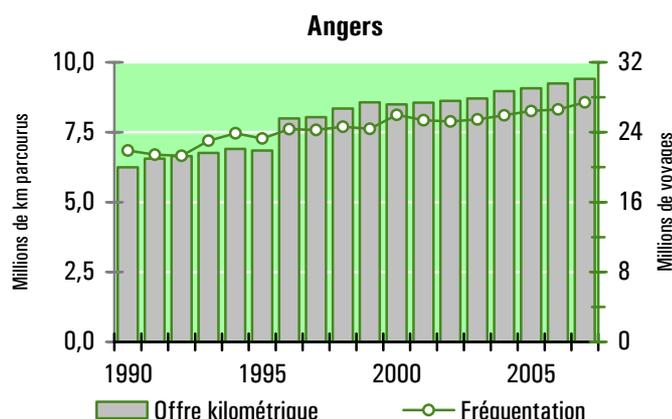
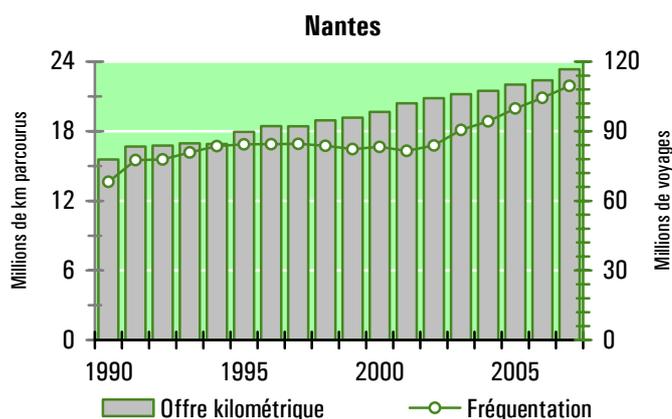


Laval



La Roche-sur-Yon

Offre kilométrique et fréquentation des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire

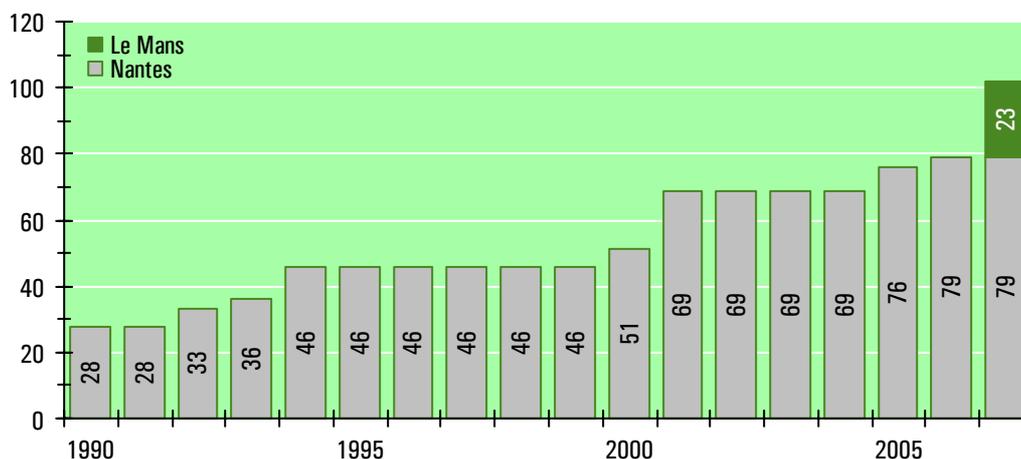


1.4 Les transports en commun en site propre

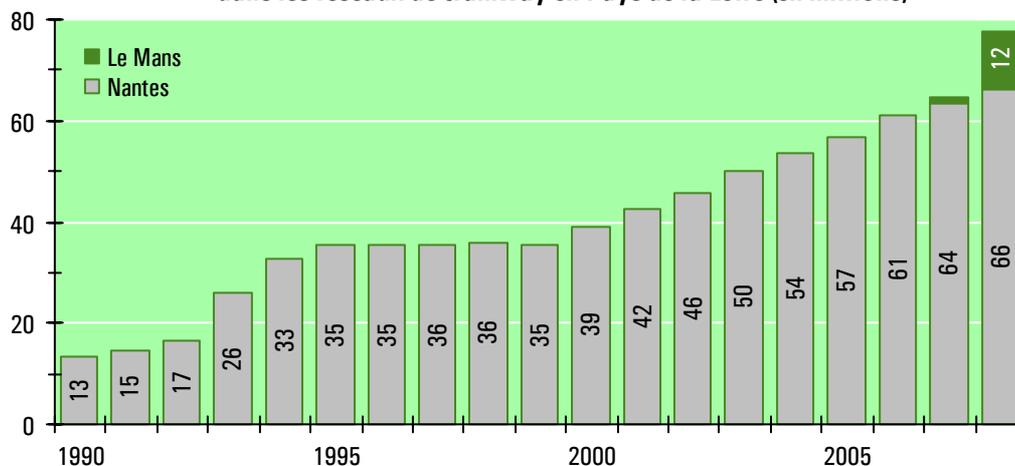
En l'attente de la mise en service, programmée en 2011, de la première ligne du tramway d'Angers (longue de 12 kilomètres), deux réseaux des Pays de la Loire sont pourvus de Transports en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)¹ :

- Nantes a été en 1985 la première ville française à réintroduire le tramway. Aujourd'hui, parmi les agglomérations de Province, Nantes est le troisième réseau T.C.S.P. que ce soit par la longueur des lignes (41 kilomètres), devancé seulement par le tramway de Strasbourg (54 kilomètres) et le métro de Lille (45 kilomètres), ou par la fréquentation (112 voyages par habitant), après le métro de Lyon (140) et le tramway de Strasbourg (115). L'agglomération nantaise s'est aussi dotée en 2006 d'une ligne de bus en site propre. Labellisé « BusWay », ce bus à haut niveau de service (B.H.N.S.)² relie le centre-ville de Nantes à la commune de Vertou sur 7 kilomètres.
- Depuis novembre 2007, une ligne de tramway, longue de 15 kilomètres, traverse l'agglomération du Mans. En 2008, pour sa première année pleine d'exploitation, elle a transporté 11,7 millions de personnes (la moitié de la fréquentation totale du réseau manceau).

Parc en service des rames de tramway en Pays de la Loire



Nombre de voyages effectués dans les réseaux de tramway en Pays de la Loire (en millions)



¹ Les Transports en Commun en Site Propre sont exclusivement réservés aux matériels roulants de transport collectif, grâce à un obstacle physique (ils se différencient ainsi des couloirs conventionnels de bus). Il s'agit de bus en site propre, de tramways ou de métros.

² La CARENE (Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire) projette de mettre en place une ligne de B.H.N.S. longue de 8 kilomètres dont 2,5 kilomètres en site propre intégral et desservant les communes de Saint-Nazaire, Trignac et Montoir-de-Bretagne (mise en service prévue : septembre 2010).

Le tramway du Mans - Une réussite qui dépasse le projet transport

La première ligne de tramway connaît un succès surprenant. En forme de « Y » elle relie l'Université, la salle de spectacle Antarès et le quartier dense de l'Espal. Les 2 premières branches Université - Antarès ont été inaugurées le 17 novembre 2007. La troisième vers l'Espal a été mise en service en décembre 2007, avec plusieurs mois d'avance sur le calendrier initial. Les 3 tronçons passent par le centre ville en desservant l'hôpital, l'hyper centre et la gare SNCF.

Grâce au choix d'une technologie et d'un matériel éprouvés, et d'une période suffisante de « marche à blanc », les premiers mois de mise en service n'ont pas connu de problèmes techniques. Le réseau de bus a été restructuré afin d'obtenir un rabattement sur l'axe lourd que constitue le tramway.

Les résultats ne se sont pas fait attendre et à la fin de l'année 2008 (13 mois après son lancement), le nouveau réseau enregistré, avec un an d'avance sur les prévisions, une progression de 43 % de sa fréquentation. Cette augmentation s'est poursuivie puisque d'après les chiffres arrêtés fin mars 2009, la fréquentation est en progression de 50 % par rapport à la situation du réseau avant l'arrivée du tramway.

Le tramway n'est pas qu'un projet transport. Il s'est accompagné d'une vaste opération d'urbanisme embellissant et dynamisant la ville. Aujourd'hui les commerçants sont unanimes à reconnaître l'apport positif du TCSP sur leur activité. Le tramway est la fierté des habitants de Le Mans Métropole et fort de ce succès, les élus ont déjà décidé de l'étude d'une deuxième ligne.

Jean-Paul PRINGUET
Directeur de la SETRAM



Tramway et urbanisme - Le cas de l'agglomération angevine

L'agglomération d'Angers est aujourd'hui en chantier. Sur un axe de 12 km de long, des travaux se déroulent afin de mettre en service la 1^{ère} ligne de tramway du réseau de transport collectif, autour de laquelle s'articule toute une typologie de projets d'urbanisme, qui ont aussi guidé le choix de son parcours.

En partant du sud, il s'agit tout d'abord de desservir la Roseraie, classé en ZUS (18 000 habitants) et pour lequel de gros travaux de démolition / reconstruction et rénovation ont été engagés via les crédits de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine. Le tramway poursuit ensuite vers le secteur de la gare, qui fait l'objet dans sa partie basse du démarrage de l'opération Gare +, éco-quartier d'affaires de 50 000 m², et de la réhabilitation du parking en ouvrage Marengo, avec notamment un espace de stationnement vélo abrité étendu. La ligne continue son tracé dans l'hypercentre, opportunité pour mieux partager l'espace entre modes (boulevard Foch), voire favoriser les modes alternatifs (rue d'Alsace, Place du Ralliement, rue de la Roë) en détournant les flux automobiles et rendre le cœur de ville aux piétons.

Dans sa partie nord-ouest, après un passage sur le campus universitaire et le centre d'affaire St-Serge, dont le mail central préexistant a facilité l'insertion de la ligne, la traversée de la Maine se fera sur un nouveau franchissement dédié au tramway et aux modes doux. La ligne tangente le CHU (5 000 emplois) et permet de conforter son développement sur site. La ligne réalise ensuite un crochet afin de constituer un des axes principaux de deux éco-quartiers en cours de constitution : les Plateaux des Capucins et de la Mayenne, accueillant à l'horizon 2020 plus de 20 000 habitants. Le passage du TCSP a influencé le design et les niveaux de densité de ces quartiers mixant tertiaire, logements, équipements, centre de maintenance du tramway et projet de Parc du Végétal, Terra Botanica. Enfin, la ligne se termine dans le cœur d'Avrillé, commune de 1^{ère} couronne, dont le terminus a fait l'objet de nombreux développements immobiliers précurseurs.

Le tramway constitue pour Angers le vecteur d'une transformation urbaine en profondeur, tant à l'échelle des quartiers (accessibilité, nouveau partage de l'espace...), qu'à l'échelle de l'agglomération avec la redéfinition du schéma de voirie, la restructuration de l'ensemble du réseau de transports collectifs et l'orientation des grands projets urbains.

Olivier SORIN
Chargé des transports collectifs - Angers Loire Métropole



Chapitre 2 – Les transports routiers interurbains

2.1 Les autorités organisatrices, les exploitants et l'emploi

Dans le domaine des transports collectifs interurbains, la région des Pays de la Loire compte six autorités organisatrices de 1^{er} rang (AO1)¹ : le Conseil régional et cinq Conseils généraux (Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Mayenne, Sarthe et Vendée).

La Région est autorité organisatrice des transports ferroviaires et routiers régionaux : elle a la pleine responsabilité du financement et de l'organisation du réseau régional de voyageurs. Ce dernier est composé :

- des lignes ferroviaires et routières exploitées par la S.N.C.F. sous la marque commerciale T.E.R. (Transport Express Régional),
- des lignes routières exploitées en direct par des autocaristes.

Les Départements sont responsables de l'ensemble des transports routiers interurbains situés sur leur territoire, hors réseau du Conseil régional. Il s'agit essentiellement de :

– Services Réguliers Ordinaires (S.R.O.)

Les scolaires en constituent la clientèle majoritaire (entre 80 % et 90 % de la fréquentation selon les départements) et de fait une part importante des S.R.O. ne fonctionne pas en période de vacances scolaires. Dans le cas où l'itinéraire d'une ligne régulière dépasse les limites du département, elle relève de la compétence de la Région, cette dernière pouvant la déléguer aux Départements.

En Loire-Atlantique, contrairement à la situation observée en Sarthe ou en Vendée, le Conseil général n'a pas choisi de confier l'exploitation de l'intégralité de ses lignes régulières à un même prestataire. Si Keolis Atlantique est le principal opérateur du département, d'autres transporteurs tels que les Voyages Quérard ou Maury Transports y sont présents de façon significative.

Principales caractéristiques des réseaux
de transport collectif départementaux en Pays de la Loire
Situation au 31 décembre 2008

Nom du réseau	Département	Exploitant principal	Groupe d'appartenance de l'exploitant
Lila	Loire-Atlantique	Keolis Atlantique	Keolis
Anjou Bus	Maine-et-Loire	Cie des Autocars de l'Anjou	Veolia Transport
Pégase	Mayenne	STAO Pays de La Loire	Veolia Transport
TIS	Sarthe	STAO Pays de La Loire	Veolia Transport
Cap' Vendée	Vendée	Sovetours	Groupe Fast

Sources : Conseils Généraux (44 - 49 - 53 - 72 - 85)

– Services à Titre Principal Scolaire (S.A.T.P.S.)

Ces circuits assurent la desserte des établissements d'enseignement. On en compte 3800 dans la région : 1300 en Loire-Atlantique, 400 en Maine-et-Loire, 390 en Mayenne, 470 en Sarthe et 1250 en Vendée. En général, il s'agit de services fonctionnant à raison d'un aller-retour quotidien pendant l'année scolaire. En théorie, les S.A.T.P.S. sont accessibles à tous les clients. Mais la très bonne adaptation de ces services aux besoins des scolaires (horaires, itinéraires et période de fonctionnement) ainsi que les taux de remplissage des véhicules sont autant d'éléments dissuasifs pour d'autres clientèles.

La gestion des transports scolaires peut être déléguée à une autorité organisatrice de deuxième rang (AO2) : structures communales, intercommunales, établissement d'enseignement, associations de parents d'élèves ou associations familiales. Les AO2 ont perdu de leur importance au cours des dernières années. Cette tendance est liée à la volonté des départements de devenir organisateur unique. La diminution notable des AO2 dans certains départements s'explique aussi par la création ou les extensions de PTU.

¹ Les autorités organisatrices de premier rang (AO1) sont les collectivités territoriales ayant la responsabilité d'organisation des transports collectifs interurbains.

Contraction du périmètre desservi et diminution du nombre d'élèves transportés

Alors que depuis 1990, la population totale des Pays de la Loire a cru de 12 % (+ 8 % en France métropolitaine), celle desservie par les transports collectifs interurbains (c'est à dire hors des P.T.U.) est restée stable : + 2 % dans la région (– 13 % au niveau national). Cette stagnation est la conséquence directe de l'extension des P.T.U. (particulièrement flagrante dans les départements du Maine-et-Loire et de la Mayenne).

Pour les autorités organisatrices départementales dont le transport des élèves est l'une des missions de base, ce rétrécissement géographique n'a pas été sans effet. Aggravé par le léger recul du taux de natalité régional, il a entraîné une baisse des effectifs scolaires que les Conseils généraux sont chargés de transporter. Ce repli, lent mais continu, a été particulièrement manifeste entre 1995 et 2005 : 153 111 élèves transportés en 1995 contre 128 845 en 2005, soit une baisse de 16 %. Il a mécaniquement impacté le volume des contrats de transport et a donc été à l'origine, chez certains transporteurs, d'une baisse significative d'activité.

C'est sur les services réguliers ordinaires (S.R.O.) que la chute du nombre d'élèves a été la plus importante. On observe une baisse de 35 % par rapport à 1993 (point d'inflexion de la courbe pour les S.R.O.). Cette évolution s'explique notamment par des restructurations de schémas départementaux (dans le Maine-et-Loire en particulier) et des politiques de reversement sur des S.A.T.P.S. d'élèves transportés naguère sur des S.R.O. (cas de la Loire-Atlantique).

Cette baisse des effectifs transportés a eu un impact direct et immédiat sur la fréquentation des circuits scolaires, mais aussi sur celle des lignes régulières (cf. page 32). Pour y faire face et ainsi conquérir et fidéliser de nouveaux usagers, les Conseils généraux ont restructuré au cours des cinq dernières années leur offre de transport. Ces actions ont consisté à :

- renforcer la desserte des communes périurbaines,
- mettre en place des systèmes de transport à la demande,
- adopter une tarification attractive (la Loire-Atlantique et la Sarthe font partie des vingt départements français à avoir instauré la tarification unique).

Deux exemples de transport à la demande en Pays de la Loire



Population hors P.T.U. (périmètre des transports collectifs urbains)

	1990	2007	Evolution
Loire-Atlantique	469	537	15%
Maine-et-Loire	391	343	-12%
Mayenne	210	176	-16%
Sarthe	315	347	10%
Vendée	460	485	5%
Pays de la Loire	1 845	1 887	2%
France entière	26 045	22 559	-13%
Région / France	7,1%	8,4%	

Unité : millier d'habitants
Sources : CETE, Certu

Nombres d'élèves transportés quotidiennement par les réseaux de transport collectif départementaux

	1990	2006	Evolution
Loire-Atlantique	49,8	39,8	-20%
Maine-et-Loire	30,8	22,2	-28%
Mayenne	16,6	14,7	-11%
Sarthe	21,4	21,7	1%
Vendée	30,0	32,7	9%
Pays de la Loire	148,5	131,2	-12%
France entière	1 950,1	1 962,9	1%
Région / France	7,6%	6,7%	

Unité : millier d'élèves
Champ : scolaires subventionnés par les Départements (hors handicapés et internes)
Sources : CETE, Certu

La politique du Conseil général de Loire-Atlantique en matière de transport

Le Conseil général de Loire-Atlantique organise le transport régulier ou à la demande des voyageurs non urbains. Il gère également le transport des élèves et étudiants handicapés, les passages d'eau départementaux, ainsi que les actions et financement du Conseil général dans le domaine ferroviaire.

Plusieurs objectifs ont été fixés afin de faire du transport un outil d'aménagement du territoire :

- promouvoir l'usage du transport collectif, vecteur de mobilité durable
- favoriser la solidarité entre les personnes et la solidarité entre les territoires.

Cette politique s'est traduite par la création du réseau Lila en 2006. La refonte des services, la mise en place d'un tarif unique et intégré avec les réseaux urbains, a permis de donner un nouveau souffle au réseau départemental dont la fréquentation a plus que doublé depuis le lancement du nouveau réseau. Cette politique satisfait donc aux 3 piliers du développement durable, économique et environnemental.

Des projets complémentaires ont été mis en place ou vont l'être dans les années à venir : Schéma d'accessibilité, Point Information Lila Mobilité, tarification sociale, co-voiturage, développement de l'information voyageur...

Enfin, la sécurité des transports en particulier scolaire fait l'objet de mesures nouvelles : mise en place d'une découpe de sécurité, démarche d'audit et de sécurisation des points d'arrêt, sensibilisation de tous les élèves de 6^{èmes} aux dangers de la traversée de route et du cheminement, incitation au port du gilet jaune obligatoire élément du titre de transport.

Ces missions, le Conseil général les remplit en partenariat permanent avec la Région des Pays de la Loire, Nantes Métropole, la CARENE, Cap Atlantique, les communes, les 16 organisateurs délégués de transport scolaire, l'inspection académique, la direction diocésaine de l'enseignement catholique, les établissements scolaires (écoles, collèges, lycées) et 54 entreprises de transport.

Yves DANIEL

Vice-Président du Conseil général de Loire-Atlantique,
Délégué des Equilibres Territoriaux et du Transport



Prise en compte des considérations environnementales par le réseau TIS

Par définition, le développement des transports publics est un axe fondamental pour la prise en compte du développement durable.

Le Conseil général de la Sarthe fonde son action sur deux plans :

- Rendre le réseau plus attractif, dynamique et moderne pour y faire venir de plus en plus de voyageurs qui délaisseront leur véhicule personnel. La mise en place du billet unique à deux euros a dynamisé le réseau (+ 60 % de voyageurs supplémentaires).
- Appliquer au niveau technique des règles de bonnes conduites (conduite douce des conducteurs dans le but de baisser la consommation, programme de retraitement des batteries, rajeunissement du parc vers des cars Euro IV) ainsi que l'utilisation complète de biocarburant afin de diminuer l'émission de gaz à effet de serre.

La nouvelle délégation doit voir apparaître des nouveaux outils innovants dans le but d'améliorer le service aux voyageurs (géolocalisation des cars, information dynamique, nouveaux modes de paiements, ...).

Le réseau se développera autour d'un maillage plus important sur le périurbain diminuant fortement le trafic sur cette zone.

Jean-Jacques BOUGAULT

Directeur du service Transport du Conseil général de la Sarthe



Un secteur en voie de concentration

En Pays de la Loire, le nombre d'entreprises inscrits dans le fichier SIRENE sous le code d'activité 602B¹ a diminué de moitié au cours des dix dernières années. Même s'il est de moindre envergure que dans le transport urbain, le mouvement de concentration du secteur est bien réel. Il est le fruit d'une série de rachats et de fusions d'entreprises opérée depuis la fin des années 1980 par les trois principaux groupes présents dans la région (Veolia Transport, Keolis et Groupe Fast).

L'ampleur du phénomène est propre à la région : le nombre d'entreprises n'a reculé que de 21 % depuis 1997 au niveau national (contre - 49 % en Pays de la Loire). Une des conséquences de cette spécificité locale réside dans le fait que les entreprises ligériennes sont de plus grande dimension qu'au niveau national. La taille moyenne des exploitants est ainsi de 45 salariés par structure en Pays de la Loire contre 20 en France.

**Entreprises, établissements et effectifs (au 31 décembre)
du secteur des transports routiers réguliers de voyageurs (602B) en Pays de la Loire**

Nb d'entreprises	1997	2000	2004	2005	2006	2007
Loire-Atlantique	28	21	22	23	21	18
Maine-et-Loire	17	14	12	13	13	12
Mayenne	11	9	9	9	9	8
Sarthe	18	16	15	11	8	6
Vendée	26	17	10	9	8	7
Pays de la Loire	100	77	68	65	59	51
Région / France	4,2%	2,1%	2,0%	2,0%	2,0%	1,8%

Nb d'établissements	1997	2000	2004	2005	2006	2007
Loire-Atlantique	37	37	38	36	42	39
Maine-et-Loire	21	21	20	20	22	19
Mayenne	17	17	14	11	17	17
Sarthe	25	25	19	17	24	22
Vendée	26	26	19	18	23	22
Pays de la Loire	126	126	110	102	128	119
Région / France	3,2%	2,6%	2,5%	2,4%	2,8%	2,7%

Effectifs salariés	1997	2000	2004	2005	2006	2007
Loire-Atlantique	1 285	1 266	1 094	1 178	1 102	1 011
Maine-et-Loire	333	340	390	401	407	334
Mayenne	185	192	221	247	229	147
Sarthe	361	366	376	409	445	316
Vendée	482	435	409	503	493	521
Pays de la Loire	2 646	2 599	2 490	2 738	2 676	2 329
Région / France	5,9%	5,2%	4,3%	4,7%	4,6%	3,9%

Nomenclature NAF 700

Sources : SOeS - INSEE (fichier SIRENE), Unédic

¹ 602B : Transports routiers réguliers de voyageurs

Cette classe comprend le transport interurbain routier de voyageurs par autocars (sur des lignes régulières et selon des horaires déterminés, même à caractère saisonnier) ainsi que le ramassage scolaire et le transport de personnel.

Une présence des groupes moins affirmée que dans le transport urbain

L'examen du fichier GRECO¹ permet de repérer les principaux acteurs du transport interurbain de voyageurs dans la région. Les entreprises et établissements secondaires qui y figurent (cf. tableau de la page 24) peuvent être réparties selon la typologie suivante :

1. Les **petits exploitants** sont des entreprises à caractère familial employant entre vingt et cinquante salariés. A vocation purement locale, elles sont spécialisées dans le transport scolaire. Par leur taille, elles sont les plus fragiles, surtout quand leur activité provient de contrats de sous-traitance. Si elles sont fortement dépendantes de leurs conventions avec les Départements, elles font aussi preuve de grandes capacités d'adaptation et sont souvent les plus réactives lors desancements d'appels d'offres. Elles présentent également la particularité de consacrer une part importante de leurs fonds propres aux matériels roulants. La mise en conformité des parcs de véhicules aux récentes réglementations (mise en œuvre des schémas d'accessibilité, équipement en ceinture de sécurité) en a d'ailleurs constitué un phénomène aggravant.
2. Les **sociétés à caractère régional** sont des entreprises dont la taille est comprise entre 50 et 150 salariés, fortement implantées au niveau local et parfois convoitées par les grands groupes. A l'intérieur de cette catégorie, six sociétés sont classées par la revue *Bus & Car* parmi les 200 premières entreprises indépendantes françaises de transports de voyageurs (cf. tableau ci-dessous). Certaines sont d'origine familiale. D'autres ont développé des stratégies de croissance externe ou se sont associés sous la forme de groupements d'entreprises². La diversité de leurs activités (circuits scolaires, lignes régulières et transports occasionnels) est garante de pérennité. En effet, une partie d'entre elles sont enregistrées sous le code d'activité 602G³ et de fait sont présents sur le marché du transport privé de personnes.

Principales entreprises indépendantes de transports routiers interurbains de voyageurs en Pays de la Loire

Rang national	Raison sociale	APE	Commune	Nombre de CCLC *	Salariés	CA 2007 (K€)	Rentabilité RN / CA
30	Voyages Cordier	602B	La Pommeraye (49)	136	149	9 239	3,3%
63	Voyages Richou	602G	Cholet (49)	69	77	6 590	4,0%
91	Société des Voyages Lefort	602B	Ancenis (44)	78	57	5 185	0,8%
153	Voyages Mauger	602B	La Ferté-Bernard (72)	54	45	3 532	8,1%
175	SARL Guillou-Aillerie	602G	Ancenis (44)	13	55	3 238	1,9%
189	Daumin La Flèche Rapid'	602B	La Flèche (72)	42	39	3 026	9,8%

* Copies conformes de licences communautaires : correspond théoriquement au nombre de véhicules de plus de 9 places affectés au transport en commun de personnes

Champ : 200 premières PME indépendantes (non filiales de groupe public ou parapublic)

Sources : Bus & Car, MEEDDAT (Registre des Transporteurs), Registre du Commerce et des Sociétés

¹ Le fichier GRECO (Gestion Régionalisée des Entreprises et des Contrôles), appelé aussi registre des transporteurs, est géré par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). Il regroupe les entreprises réalisant du transport public de voyageurs. Pour y figurer, la société de transports doit remplir trois critères (capacité professionnelle, capacité financière et honorabilité professionnelle). L'inscription au registre se matérialise par la délivrance d'une licence communautaire ou d'une licence intérieure (suivant le type de véhicule utilisé). La licence communautaire est délivrée aux entreprises effectuant des transports nationaux et internationaux et utilisant des véhicules de capacité supérieure à neuf places (véhicules de transport en commun de personnes). Entré en vigueur en 1999, elle est délivrée par la DREAL et a une validité de cinq ans. Notons qu'une copie conforme doit se trouver à bord de chaque véhicule. Le nombre de copies délivrées est fonction du nombre de véhicules utilisés. La licence de transport intérieur est requise pour les entreprises dont l'activité ne dépasse pas les frontières nationales et dont les véhicules utilisés comportent moins de 10 places (véhicules classés parmi les voitures particulières).

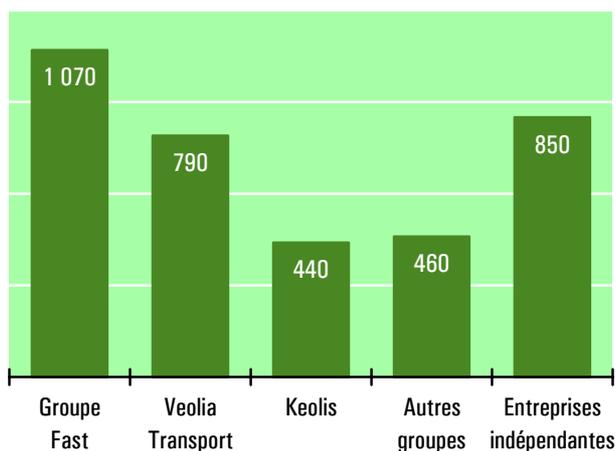
² Le groupement d'entreprises est l'association momentanée d'entreprises en vue de la passation et de l'exécution d'un marché public. Ainsi, un marché attribué à un groupement d'entreprises et exécuté par lui s'effectue en co-traitance.

³ 602G : Autres transports routiers de voyageurs

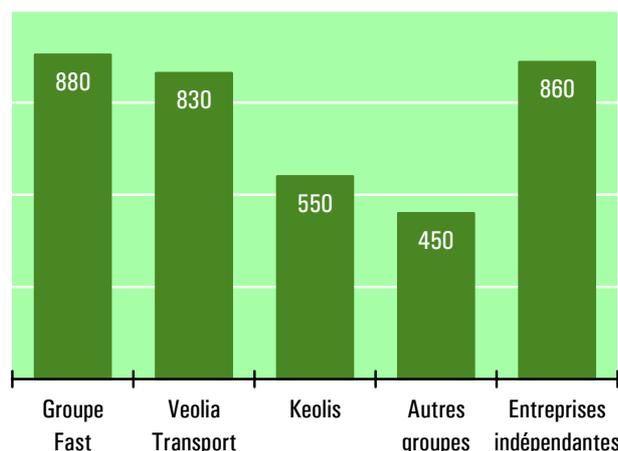
Cette classe comprend notamment le transport périscolaire, le transport à la demande, l'organisation d'excursions en autocars, les circuits touristiques urbains par autocar, la location de véhicules (avec conducteur).

3. Les filiales ou établissements des principaux groupes nationaux emploient dans la majorité des cas plus de 100 salariés. Ils sont issus de fusions diverses et de rachats successifs entre entreprises de transports¹. La plus grande part de leur activité repose sur les Services Réguliers Ordinaires (S.R.O.). Les trois principaux groupes présents dans la région (Veolia Transport, Keolis et Groupe Fast) représentent près des 2/3 des transports routiers interurbains : 64 % des copies conformes, 63 % des salariés et 62 % du chiffre d'affaires. Le poids des groupes y est donc moins important que dans le transport urbain (95 %). Notons que le groupe Transdev, spécialisée dans le transport urbain de voyageurs, n'est pas présent sur le marché des liaisons interurbaines en Pays de la Loire.

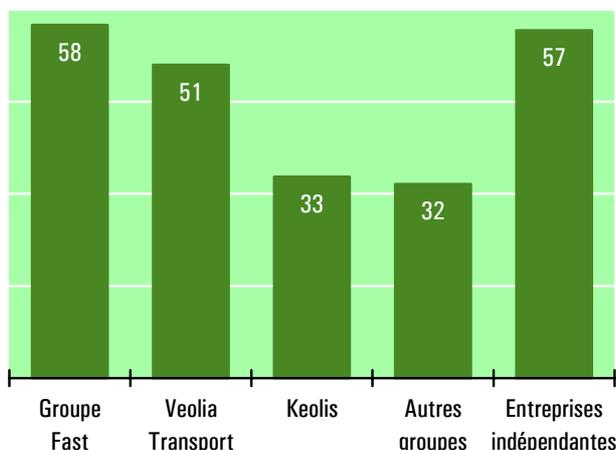
Répartition des copies conformes de licences communautaires (2009)



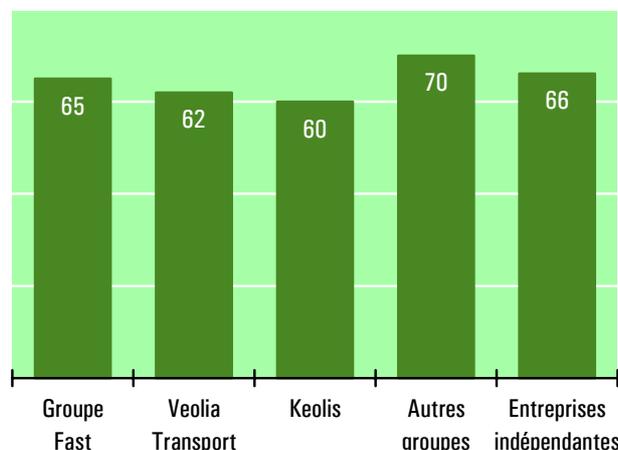
Répartition des salariés (2007)



Répartition du chiffre d'affaires 2007 (en millions d'€)



Chiffre d'affaires unitaire 2007 (en milliers d'€ par salarié)



Sources : MEEDDAT (Registre des Transporteurs), Registre du Commerce et des Sociétés

Le classement de la page suivante est à manipuler avec précaution. Etabli à partir des données du Registre des Transporteurs et complété (nombre de salariés et chiffre d'affaires) par les extraits de K-Bis délivrés par le Registre du Commerce et des Sociétés, le tableau présente les exploitants actifs dans la région, classés par ordre décroissant de copies conformes de licences communautaires.

La plupart de ces entreprises sont présents sur les deux segments du transport public interurbain de voyageurs (les lignes régulières et les circuits scolaires). D'autres, comme en témoigne leur code APE 602G, effectuent aussi du

¹ Le plus récent d'entre eux consiste en la fusion au 1^{er} janvier 2009 des sociétés Compagnie des Transports de l'Atlantique, Compagnie des Autocars de l'Anjou et STAO Pays de la Loire, les deux premières devenant des établissements de la troisième.

transport privé de personnes (en particulier grand tourisme) et ont parfois une activité d'agences de voyages. Dans ce cas, le chiffre d'affaire se partage entre les sorties périscolaires, le tourisme local de courte durée et les voyages nationaux ou internationaux.

Un autre cas de polyvalence concerne quelques entreprises, tels que Guillou-Aillerie (44) ou les Voyages Rayon (53), à l'origine spécialisés dans le transport sanitaire ou par taxis et qui aujourd'hui effectuent du transport public de voyageur suite au développement du transport à la demande dans la région (*Lila à la demande* en Loire-Atlantique, *Petit Pégase* en Mayenne, ...).

Principaux exploitants des lignes interurbaines routières de voyageurs en Pays de la Loire

Raison sociale	Groupe	APE	Commune	Statut	Nombre de CCLC *	Salariés	CA 2007 (K€)
Keolis Atlantique	Keolis	602B	Nantes (44)	Siège	385	478	27 787
STAO Pays de La Loire	Veolia Transport	602B	Nantes (44)	Siège	350	307	21 720
Sovetours	Groupe Fast	602B	Le Poiré-sur-Vie (85)	Siège	318	310	16 958
Cie des Transports de l'Atlantique	Veolia Transport	602G	Nantes (44)	Etab.	245	283	14 127
Maury Transports	Groupe Fast	602B	Guérande (44)	Etab.	233	185	12 642
Cie des Autocars de l'Anjou	Veolia Transport	602G	Les Ponts-de-Cé (49)	Etab.	193	235	15 178
Voyages Quérard	Groupe Fast	602B	Bouguenais (44)	Siège	170	135	9 138
Hervouet France	Groupe Fast	602B	St-Georges-de-Montaigu (85)	Siège	137	79	6 281
Voyages Cordier	Groupe Iris	602B	La Pommeraye (49)	Siège	136	149	9 239
Transports Brodu	Groupe Fast	602B	Grandchamps-des-F. (44)	Siège	118	85	6 315
Société des Voyages Lefort		602B	Ancenis (44)	Siège	78	57	5 185
Voyages Richou		602G	Cholet (49)	Siège	69	77	6 590
Mayen' Voyages		602B	Ambrières-les-Vallées (53)	Siège	57	40	1 881
Voyages Mauger	Groupe Iris	602B	La Ferté-Bernard (72)	Siège	54	45	3 532
Transports de La Brière Cariane	Keolis	602B	Saint-Nazaire (44)	Siège	49	51	3 109
Hervouet Tourisme Sablais	Groupe Fast	602B	Olonne-sur-Mer (85)	Siège	43	42	3 127
Daumin La Flèche Rapid'		602B	La Flèche (72)	Siège	42	39	3 026
Boubet Autocars		602B	Arçonnay (72)	Siège	42	33	2 936
Autocars Groussin		602B	St-Philbert-de-Grand-Lieu (44)	Siège	39	27	2 926
Oceanic Tourisme	Oceanic Tourisme	602G	Beauvoir-sur-Mer (85)	Siège	38	38	1 760
Voyages Rigaudeau		602G	Saint-Prouant (85)	Siège	36	34	2 429
Augereau Autocars		602B	Le Longeron (49)	Siège	36	33	2 442
Audouard Voyages SA		602B	Vihiers (49)	Siège	36	41	2 411
Voyages Cavé		602B	Sion-les-Mines (44)	Siège	34	32	1 890
Voyages Nombalais	Oceanic Tourisme	602G	Coëx (85)	Siège	33	30	2 498
Voyages Soulard		602G	Foussais-Payré (85)	Siège	32	36	2 357
SARL Pineau	Voyages Morand	602B	Conquereuil (44)	Siège	29	20	1 608
Société Escape Voyages		602B	Ballots (53)	Siège	27	39	1 707
Desbois Autocars Voyages	Groupe Fast	602B	Pontchâteau (44)	Siège	26	24	1 592
SARL Les Cars du Bocage		602G	Pouzauges (85)	Siège	25	39	1 863
Voyages Bourmaud SARL		602G	Rocheservière (85)	Siège	25	20	1 776
Transports Voisin		602G	Corné (49)	Siège	24	28	2 881
Layon Voyages SARL		602B	Thouarcé (49)	Siège	24	20	1 119
Transports Davy		602B	Gesté (49)	Siège	24	16	1 056
Bochereau Autocars	Salaun Participations	602G	Saint-Philbert-du-Peuple (49)	Siège	23	24	1 846
SARL Voyages Grosbois		602B	Loué (72)	Siège	23	20	1 675
Voyages Besson	Groupe Fast	602B	Coron (49)	Siège	23	24	1 428
Société Michel		602B	Vern-d'Anjou (49)	Siège	22	26	1 459
Voyages Chantreau	Salaun Participations	602G	Nantes (44)	Siège	21	20	2 623
Sté d'Exploitation des Cars Bleus		602G	Mayenne (53)	Siège	21	20	1 304

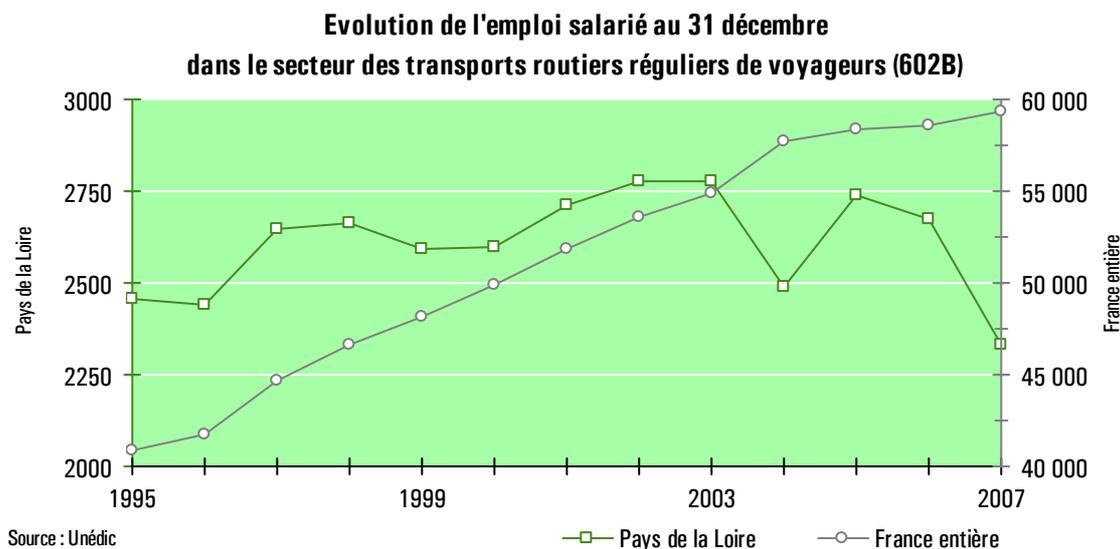
* Copies conformes de licences communautaires : correspond théoriquement au nombre de véhicules de plus de 9 places affectés au transport en commun de personnes

Champ : exploitant détenant plus de 20 copies conformes de licences communautaires (février 2009)

Sources : MEEDDAT (Registre des Transporteurs), Registre du Commerce et des Sociétés

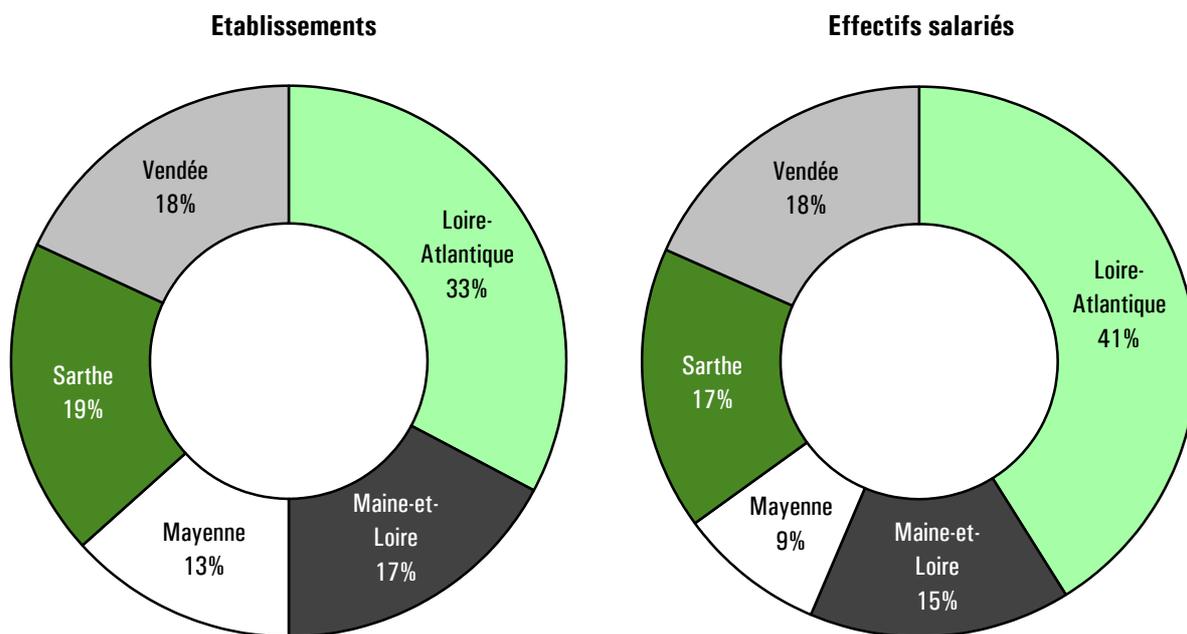
Les évolutions de l'emploi salarié au cours de la dernière décennie font apparaître une progression des effectifs jusqu'en 2002 suivie d'une détérioration de l'indicateur s'aggravant brutalement en 2007. En réalité, ces variations erratiques, purement statistiques, sont la conséquence du changement de code APE (du 602B vers le 602G) d'une poignée d'exploitants effectuant à la fois du transport régulier et occasionnel.

Ainsi, si entre 2005 et 2007 les effectifs salariés du secteur des transports routiers réguliers de voyageurs (602B) ont reculé de 15 %, ceux du transport occasionnel (602G) ont augmenté de 45 %. Au total, l'emploi cumulé des deux secteurs a progressé de 8 % depuis 2005 et de 38 % depuis 1995.



Dans la région des Pays de la Loire, la répartition géographique du secteur des transports interurbains est globalement conforme au poids démographique des départements qui la composent. Tout juste, peut-on souligner une spécialisation de l'activité en Loire-Atlantique où est localisé 41 % des emplois du secteur mais seulement 36 % de ceux de l'ensemble de l'économie. Le transport régulier de voyageurs est, au contraire, peu développé dans le Maine-et-Loire qui représente 15 % des effectifs contre 22 % de l'emploi tous secteur.

Structure départementale du secteur des transports routiers réguliers de voyag. (602B) au 31 décembre 2006

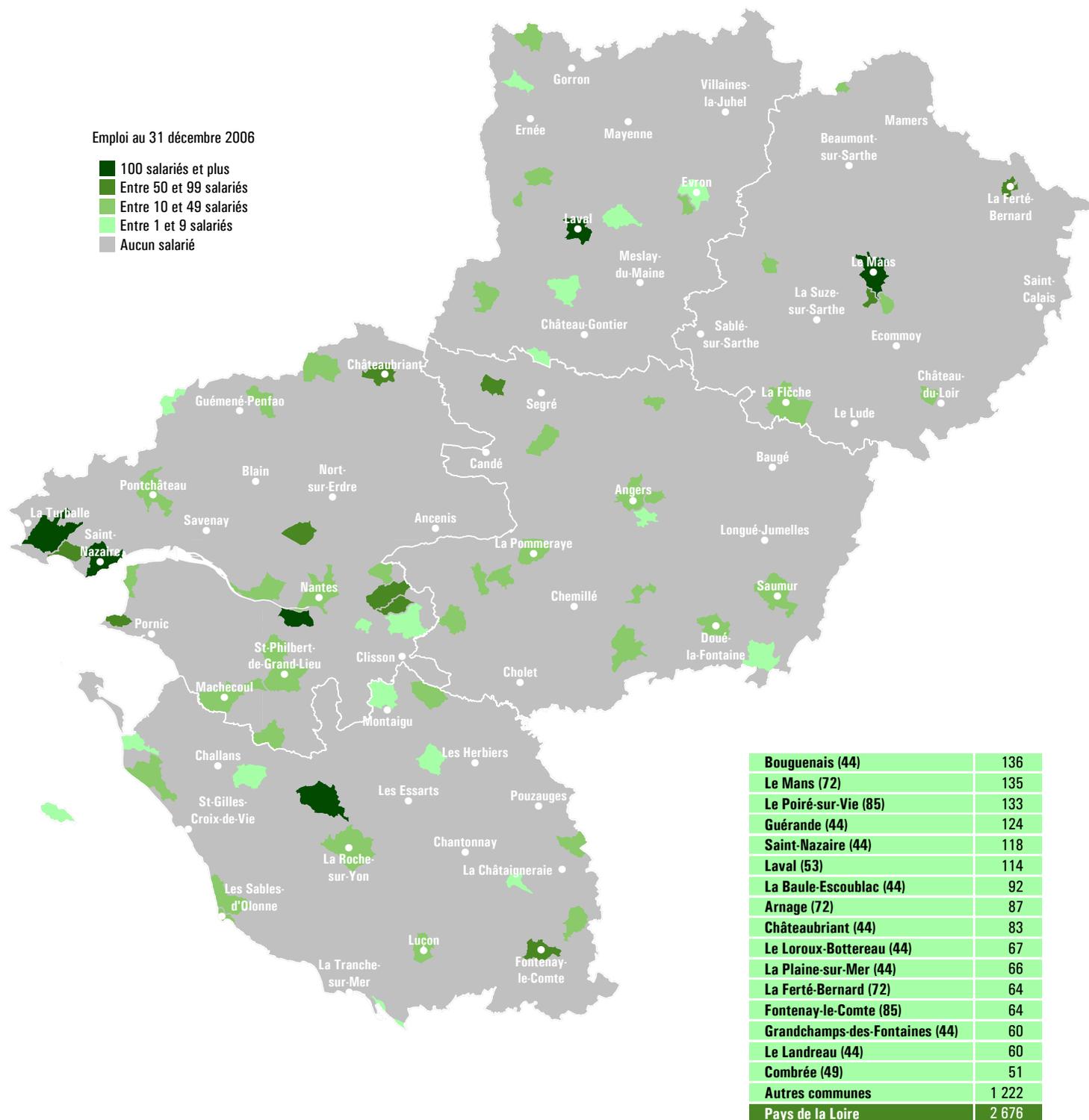


Source : SOeS - INSEE (fichier SIRENE)

Source : Unédic

La localisation spatiale des entreprises de transport routier interurbain de voyageurs est beaucoup plus homogène que celle de leurs homologues urbains. La sous-représentation de l'activité en Maine-et-Loire peut, là aussi, être mentionnée, un seul établissement de ce département dépassant les 50 salariés : située à Combrée dans le Haut-Anjou Segréen, c'est une agence de la Compagnie des Autocars de l'Anjou (C.A.A.), établissement de Veolia Transport.

**Localisation communale de l'emploi salarié des établissements
du secteur des transports routiers réguliers de voyageurs (602B)
au 31 décembre 2006**



Emploi salarié du secteur privé
Champ : code NAF 602B
Source : Unédic

Féminisation croissante de l'emploi et développement du temps incomplet

Dans le transport interurbain routier de voyageurs et en particulier dans le domaine du ramassage scolaire, le recours à l'emploi des femmes est la conséquence de l'importance du temps partiel. Si les lignes régulières reposent sur une organisation en temps plein des conducteurs, le transport d'élèves est basé, de par ses caractéristiques intrinsèques et ses contraintes horaires (un aller-retour quotidien), sur le temps partiel.

Ce phénomène est particulièrement visible dans les entreprises de plus de 50 salariés où existe une séparation réelle de l'emploi entre S.R.O. et S.A.T.P.S. : le temps de travail des salariés y s'élève en moyenne à 81 % d'un temps complet.

Cette organisation des ressources humaines explique pour une grande part le processus général de féminisation des métiers de la conduite observé depuis plus d'une décennie. Au début des années 1990, les femmes représentaient à peine plus d'un emploi sur quatre dans les secteurs des transports interurbains et occasionnels. Aujourd'hui, le taux de féminisation s'est établi à 45 % en Pays de la Loire.

En valeurs absolues, dans ces deux secteurs, le nombre d'emploi occupé par des femmes a été multiplié par 2,4 depuis 1993, passant de 876 à 2121 salariées.

Les femmes sont particulièrement nombreuses dans le transport scolaire. La nature du métier, considéré comme un complément d'activité du ménage, est compatible avec la vie de famille. Les entreprises y trouvent aussi leur compte, estimant que les conductrices sont d'avantage pédagogues avec les élèves que leurs confrères masculins.

Ce mode de recrutement particulier, privilégiant les mères de famille "seniors", a des répercussions sur la pyramide des âges du secteur : le remplacement des départs en retraite y sera plus malaisé qu'ailleurs.



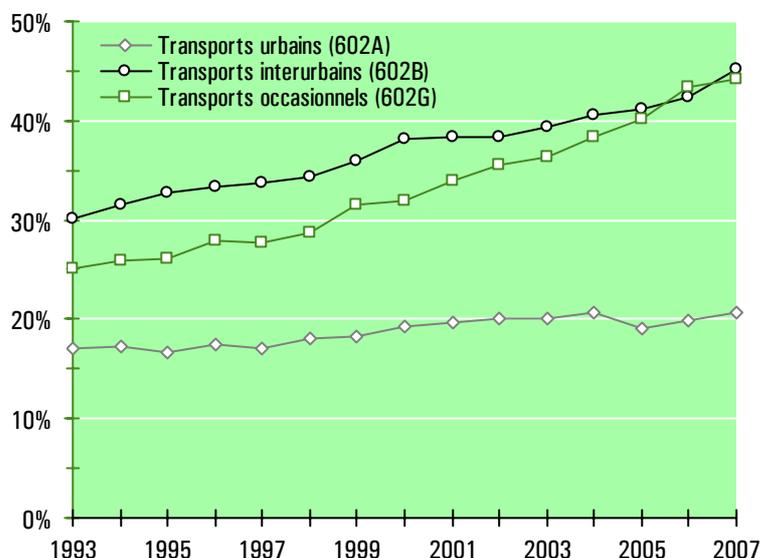
© GL Partenaire / STAO 53

Le temps incomplet dans la branche des transports routiers réguliers de voyageurs (602B) Situation 2006

	Effectif salarié au 31/12 (1)	Effectif salarié ETC * (2)	Rapport 2 / 1
Moins de 10 salariés	117	117	100%
De 10 à 49 salariés	809	716	89%
50 salariés et plus	2 886	2 345	81%
Total Pays de la Loire	3 812	3 178	83%
France	56 754	51 701	91%
Pays de la L. / France	6,7%	6,1%	

* ETC : Effectif salarié compté en équivalent temps complet
Source : MEEDDAT - INSEE (Enquête Annuelle d'Entreprise)

Evolution du taux de féminisation de l'emploi salarié en Pays de la Loire



Source : Unédic

Structure par sexe de l'emploi salarié des transports routiers de voyageurs en Pays de la Loire

Emploi total	Transports interurbains (602B)			Transports occasionnels (602G)			Ensemble (602B + 602G)		
	1993	2007	Evolution	1993	2007	Evolution	1993	2007	Evolution
Loire-Atlantique	1 078	1 011	-6%	84	997	1087%	1 162	2 008	73%
Maine-et-Loire	220	334	52%	497	566	14%	717	900	26%
Mayenne	180	147	-18%	59	191	224%	239	338	41%
Sarthe	254	316	24%	57	203	256%	311	519	67%
Vendée	393	521	33%	249	463	86%	642	984	53%
Pays de la Loire	2 125	2 329	10%	946	2 420	156%	3 071	4 749	55%

Emploi féminin	Transports interurbains (602B)			Transports occasionnels (602G)			Ensemble (602B + 602G)		
	1993	2007	Evolution	1993	2007	Evolution	1993	2007	Evolution
Loire-Atlantique	383	527	38%	34	549	1515%	417	1 076	158%
Maine-et-Loire	52	123	137%	113	183	62%	165	306	85%
Mayenne	44	61	39%	16	66	313%	60	127	112%
Sarthe	45	117	160%	10	54	440%	55	171	211%
Vendée	115	224	95%	64	217	239%	179	441	146%
Pays de la Loire	639	1 052	65%	237	1 069	351%	876	2 121	142%

Taux de féminisation	Transports interurbains (602B)			Transports occasionnels (602G)			Ensemble (602B + 602G)		
	1993	2007	Evolution	1993	2007	Evolution	1993	2007	Evolution
Loire-Atlantique	36%	52%	+ 17 pts	40%	55%	+ 15 pts	36%	54%	+ 18 pts
Maine-et-Loire	24%	37%	+ 13 pts	23%	32%	+ 10 pts	23%	34%	+ 11 pts
Mayenne	24%	41%	+ 17 pts	27%	35%	+ 7 pts	25%	38%	+ 12 pts
Sarthe	18%	37%	+ 19 pts	18%	27%	+ 9 pts	18%	33%	+ 15 pts
Vendée	29%	43%	+ 14 pts	26%	47%	+ 21 pts	28%	45%	+ 17 pts
Pays de la Loire	30%	45%	+ 15 pts	25%	44%	+ 19 pts	29%	45%	+ 16 pts

Source : Unédic

Féminisation et temps partiel des métiers de la conduite

Si l'importante féminisation des métiers liés à la conduite d'autocar (environ 25 % en 1990 contre près de 50 % aujourd'hui), en transport scolaire notamment, fait l'objet d'un lien direct avec le temps partiel structurel propre à l'activité, cette réalité mérite une explication.

Tout d'abord, le métier s'est effectivement ouvert massivement au public féminin grâce, en premier lieu, à l'évolution technique des matériels. Le transport par autocar, ensuite, a rencontré des contraintes fortes : transformations socio-économiques de la société française des cinquante dernières années, mutations du secteur agricole, évolutions des besoins des foyers, fin du service national, vivier de recrutement privilégié à la conduite en transport en commun ...

Dès lors, en milieu rural, les mères de famille ayant des enfants autonomes ont pu satisfaire au besoin des entreprises, ce dernier répondant à une organisation volontaire de la société dans son choix d'égal accès des populations au service public d'enseignement dans les territoires. Les conductrices ont su convaincre d'abord par un relationnel privilégié avec le public scolaire, puis surprendre par le soin apporté aux véhicules et à leur manipulation, et enfin participer à la construction empirique des principes d'accueil, de qualité de service et d'image de marque des entreprises comme des donneurs d'ordre, aujourd'hui formalisé dans les normes de certification.

Dans ces conditions, la Profession ne peut que se féliciter d'avoir rendu banal l'image d'une conductrice au volant d'un véhicule industriel au regard du tout(e) à chacun(e). A ce titre, les femmes ont su répondre, au même titre que leurs homologues masculins, aux exigences du métier tant sur le plan des aptitudes que des compétences : ponctualité, rigueur, conduite professionnelle, sens du relationnel ...

A toutes fins utiles, une enquête réalisée par la FNTV auprès de ses adhérents en 2004, à l'échelon régional, faisait état de 34 % d'effectifs masculins à temps complet contre 27 % pour les effectifs féminins, le taux de réponse avoisinait les 98 % et l'enquête s'attachait à évaluer le poids économique et social de l'autocar en Pays de la Loire.

Patrick CUMANT

Président de la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs) des Pays de la Loire


Fédération Nationale
des Transports de Voyageurs

2.2 Le parc de véhicules

A l'instar du phénomène observé dans le transport urbain, les fortes variations du niveau des achats d'autocars neufs sont liées aux politiques de renouvellement du matériel roulant mises en œuvre par les entreprises de transports interurbains.

Depuis 2001, en moyenne 150 autocars neufs sont immatriculés chaque année dans la région. Le niveau record enregistré en 2006 (281 immatriculations dont plus de la moitié dans le seul département de la Vendée¹) coïncide avec les achats de véhicules effectués cette année là par Sovetours², principal transporteur vendéen.

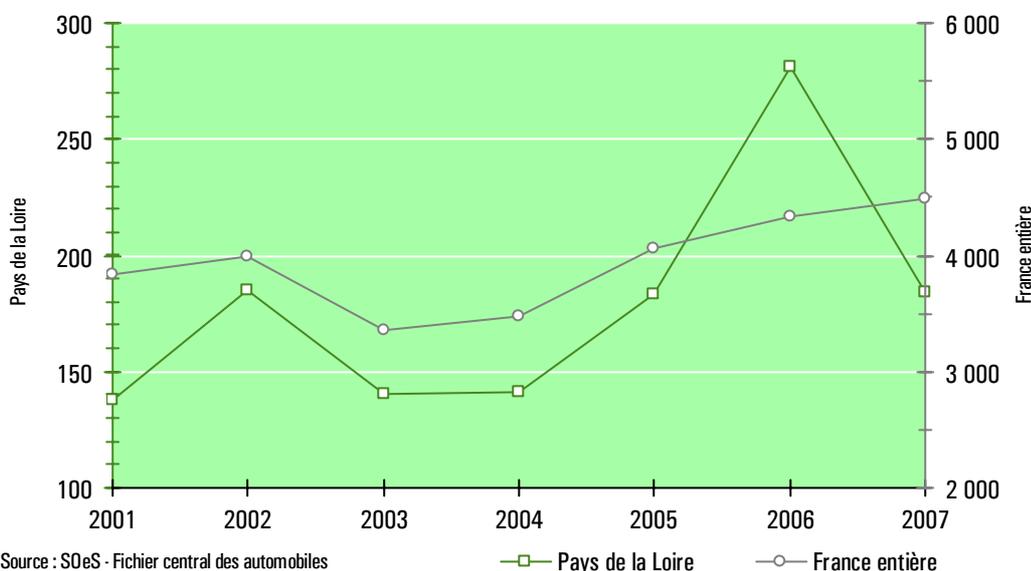
Les autocars en circulation dans la région, environ 4000 unités, représentent 6 % du parc national, soit un poids sensiblement supérieur à celui des immatriculations neuves (à peine plus de 4 % entre 2001 et 2007). Il semblerait donc que, plus qu'ailleurs, les exploitants des Pays de la Loire privilégient les matériels d'occasion au détriment des véhicules neufs et amortissent leur flotte sur une plus longue période.

Immatriculations d'autocars neufs

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Loire-Atlantique	49	74	56	43	47	53	59
Maine-et-Loire	20	23	26	31	58	42	49
Mayenne	19	14	12	13	19	12	14
Sarthe	24	44	12	17	23	17	17
Vendée	26	30	34	37	36	157	45
Pays de la Loire	138	185	140	141	183	281	184
Région / France	3,6%	4,6%	4,2%	4,1%	4,5%	6,5%	4,1%

Source : SOeS - Fichier central des automobiles

Evolution des immatriculations d'autocars neufs depuis 2001



Source : SOeS - Fichier central des automobiles

Parc des autocars (au 31 décembre)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Loire-Atlantique	1 311	1 333	1 337	1 312	1 319	1 350	1 424
Maine-et-Loire	781	774	790	795	821	836	841
Mayenne	325	328	330	328	333	334	322
Sarthe	417	437	420	407	421	426	435
Vendée	911	872	908	904	917	1 036	1 003
Pays de la Loire	3 745	3 744	3 785	3 746	3 811	3 982	4 025
Région / France	5,8%	5,9%	5,9%	5,8%	5,9%	6,0%	5,9%

Véhicules de moins de 20 ans d'âge

Source : SOeS - Fichier central des automobiles

¹ En 2006, le Conseil Général de Vendée a renouvelé ses contrats de transport scolaire avec un critère de choix des entreprises reposant sur l'âge et l'équipement en ceinture des véhicules.

² Le Groupe Fast, auquel appartient la société Sovetours, a une filiale (Fast Concept Car) spécialisée dans la construction d'autocars.

2.3 La fréquentation et l'offre kilométrique

Une offre en lignes régulières et circuits scolaires inégale selon les départements

Les politiques de couverture territoriale adoptées par les Conseils généraux sont nettement différenciées selon le département :

- couverture fine de l'espace en Loire-Atlantique et Maine-et-Loire,
- réseaux plus clairsemés en Mayenne (à mettre en relation avec la faiblesse des densités de population) et en Sarthe (contrebalancé par un réseau ferroviaire qui, partant de l'étoile du Mans, dessert une grande partie du département),
- desserte limitée à un nombre restreint de lignes régulières en Vendée (le Conseil général met la priorité sur la population scolaire, la plupart des lignes régulières ne fonctionnant pas en période de vacances).

Le recul de l'offre S.R.O. constaté en Maine-et-Loire est lié à la refonte du réseau menée en 1998 : les lignes régulières ont été optimisées et transformées pour partie en circuits purement scolaires. Le réseau S.R.O. présente cependant encore aujourd'hui une offre élevée par habitant.

Au total, en 2006, l'offre kilométrique des cinq départements de la région s'élevait à 22 millions de km parcourus pour les S.R.O. et 39 millions de km pour les S.A.T.P.S.

Kilométrages annuels par habitant des lignes routières départementales ordinaires (S.R.O.)

	1990	2006	Evolution
Lila	10,9	12,5	15%
Anjou Bus	25,6	18,0	-30%
Pégase	8,9	9,3	5%
TIS	5,7	6,1	7%
Cap' Vendée	10,2	11,3	10%
Pays de la Loire	12,7	11,7	-8%
France entière	13,0	14,2	9%

N.B. : Les kilométrages recensés sont ceux inscrits dans les conventions.

Champ : population hors P.T.U.

Sources : CETE, Certu

Kilométrages annuels par élèves des circuits scolaires départementaux (S.A.T.P.S.)

	1990	2006	Evolution
Loire-Atlantique	265,7	447,8	69%
Maine-et-Loire	133,0	166,5	25%
Mayenne	218,8	231,8	6%
Sarthe	215,4	320,7	49%
Vendée	236,7	210,9	-11%
Pays de la Loire	219,8	295,8	35%
France entière	227,7	226,3	-1%

N.B. : Les kilométrages recensés sont ceux inscrits dans les conventions.

Champ : scolaires subventionnés par les Départements (hors handicapés et internes)

Sources : CETE, Certu

Le Maine-et-Loire développe son approche technique en matière d'organisation des transports scolaires

Le Conseil général de Maine-et-Loire, dans le cadre de la certification Iso 9001 v.2000 de sa direction des transports scolaires et de voyageurs, a pour objectif de proposer un service de qualité tout en maîtrisant les coûts.

L'amélioration continue du service se décline en objectifs : réduction des temps de parcours, respect des horaires et fiabilité de l'information. Pour atteindre ce but, l'approche du Département a été résolument technique : les deux objectifs apparemment contradictoires (maîtrise des coûts et amélioration de l'offre) peuvent être satisfaits grâce à l'optimisation du réseau. L'enjeu a donc été de disposer d'une maîtrise totale des circuits, et de développer un outil d'optimisation des circuits par SIG (logiciel Edulog).

La base de donnée est à présent constituée, les élèves étant géolocalisés et affectés automatiquement à l'arrêt le plus proche de leur domicile. Le travail d'optimisation va permettre à partir de septembre 2009 de faire évoluer le réseau selon des critères précis hiérarchisés (temps de parcours, remplissage, kilométrage total, kilométrage à vide par exemple).

L'autre avantage est de disposer d'un outil permettant de faire évoluer instantanément la base géographique (itinéraires) et les horaires en cas de déviations, de créations de nouveaux points de montée, de modifications d'horaires d'un établissement ou de réorganisations de secteur. Les horaires, qui seront en ligne dès la rentrée, pourront donc être mis à jour en temps réel sur le site internet du Conseil général.

Jacques HY

Vice-Président du Conseil général de Maine-et-Loire chargé des routes, des déplacements et des transports



Lignes régionales : une offre en forte croissance mais qui demeure marginale

La Région des Pays de la Loire est autorité organisatrice depuis 1997. L'offre routière régionale comprend 15 lignes. Elle se décompose en trois catégories :

1. Quatre **lignes mixtes** : Nantes / Cholet ; La Roche-sur-Yon / Bressuire ; Nantes / Saint-Gilles-Croix-de-Vie et La Roche-sur-Yon / Les Sables-d'Olonne. Ces liaisons à la fois routières et ferroviaires sont, à ce titre, exploitées par la S.N.C.F. qui les sous traite à des autocaristes.
2. Quatre **lignes d'intérêt régional**, de créations récentes pour trois d'entre-elles : Nantes / Laval (1997), Nantes / Noirmoutier (1999) et Angers / Laval (2003). Correspondant à des liaisons où l'infrastructure ferroviaire n'existe pas, elles visent à améliorer le maillage du territoire.
3. Sept **lignes de substitution** mises en service suite à la fermeture de lignes ferroviaires. La S.N.C.F. a longtemps été l'opérateur de ces lignes. Entre 2001 et 2008, elles ont été progressivement reprise en gestion directe par la Région, à l'exception de la ligne Fontenay-le-Comte / Niort.

Principales caractéristiques des lignes routières régionales

	Type	Offre *	Exploitant	Sous-traitant de la S.N.C.F.
Angers / Châteaubriant	Ligne de substitution	145,7	Voyages Morand	
Angers / Laval	Ligne d'intérêt régional	145,7	STAO Pays de La Loire	
Fontenay-le-Comte / Niort	Ligne de substitution	171,0	Sovetours	
La Roche-sur-Y. / Bressuire	Ligne mixte	75,6	S.N.C.F.	Cie des Autocars de l'Anjou
La Roche-sur-Y. / Les Sables-d'O.	Ligne mixte	41,2	S.N.C.F.	Voyages Rigaudeau
Le Mans / Saumur	Ligne de substitution	440,6	STAO Pays de La Loire	
Nantes / Cholet	Ligne mixte	124,0	S.N.C.F.	Keolis Atlantique
Nantes / Laval	Ligne d'intérêt régional	168,5	STAO Pays de La Loire	
Nantes / Noirmoutier	Ligne d'intérêt régional	439,4	Cie des Transports de l'Atlantique	
Nantes / Poitiers	Ligne de substitution	76,4	Cie des Transports de l'Atlantique	
Nantes / St-Gilles-Croix-de-Vie	Ligne mixte	170,3	S.N.C.F.	Cie des Transports de l'Atlantique
Nantes / Saint-Jean-de-Monts	Ligne d'intérêt régional	79,2	Cie des Transports de l'Atlantique	
Saint-Nazaire / Redon	Ligne de substitution	145,7	Voyages Morand	
Saumur / Château-du-Loir	Ligne de substitution	42,8	STAO Pays de La Loire	
Sud Vendée	Ligne de substitution	383,9	Océcars / Sovetours	

* Offre de l'année 2007 exprimée en milliers de kilomètres

Source : Région des Pays de la Loire

L'exploitation des lignes routières régionales a été confiée, en contrats directs ou en sous-traitance, aux quatre principales entreprises de la région (Keolis Atlantique, la STAO Pays de La Loire, Sovetours et la Compagnie des Transports de l'Atlantique) à l'exception des lignes La Roche-sur-Yon / Les Sables d'Olonne (Voyages Rigaudeau), Saint-Nazaire / Redon (Voyages Morand) et Sud Vendée (groupement des sociétés Océcars et Sovetours).

Depuis 1996, l'offre a progressé de 98 % passant de 1,34 millions de kilomètres parcourus à 2,65 millions. Cependant la plupart des lignes ne bénéficient que de trois ou quatre allers-retours quotidiens et comparativement aux transports départementaux, le kilométrage effectué par les autocars de la Région est marginal, ne représentant que 4 % de l'ensemble de l'offre interurbaine routière des Pays de la Loire (cars régionaux + S.R.O. + S.A.T.P.S.). Remarquons néanmoins qu'au sein du réseau géré par le Conseil régional, les lignes routières s'inscrivent en complément des lignes ferroviaires, l'offre des trains étant environ trois fois plus élevée (7,8 millions de kilomètres en 2007) que celle des autocars.

Réseaux départementaux : une fréquentation qui recule, conséquence de la baisse des effectifs scolaires ...

D'après les informations parcellaires en notre possession relatives à la fréquentation des S.R.O., les voyages sont pour leur très grande majorité des déplacements pour motif scolaire (75 % en Loire-Atlantique et dans la Sarthe, 81 % dans le Maine-et-Loire, 86 % en Mayenne, 90 % en Vendée). La proportion est en revanche beaucoup plus faible sur les lignes routières de la Région où 25 % du trafic correspond à des abonnements scolaires ou étudiants.

Depuis une dizaine d'années, la diminution du nombre d'élèves subventionnés par les Départements (liée d'une part au tassement de la natalité, d'autre part à l'extension des P.T.U.) s'est répercutée de façon mécanique sur l'usage des lignes régulières et des circuits scolaires.

On observe ainsi, pour le seul motif scolaire, une baisse de 16 % de la fréquentation des S.R.O. et des S.A.T.P.S. par rapport à 1995 (- 35 % pour les S.R.O., - 7 % pour les S.A.T.P.S.).

**Fréquentation pour le motif scolaire
des transports collectifs départementaux en Pays de la Loire**

S.R.O.	1990	1995	2000	2004	2005	2006
Lila	3 465	3 672	2 740	2 449	1 874	1 869
Anjou Bus	5 155	5 429	4 550	3 175	3 123	3 109
Pégase	1 287	1 693	1 355	1 088	1 088	1 055
TIS	1 663	1 325	1 195	1 167	1 248	1 328
Cap' Vendée	3 472	3 708	3 485	2 892	3 052	2 939
Pays de la Loire	15 042	15 827	13 325	10 770	10 384	10 300

S.A.T.P.S.	1990	1995	2000	2004	2005	2006
Loire-Atlantique	13 448	12 845	12 569	12 676	11 558	11 428
Maine-et-Loire	5 346	5 270	4 866	4 528	4 393	4 542
Mayenne	4 162	4 276	3 918	3 212	3 212	3 482
Sarthe	5 107	5 490	5 548	5 250	5 570	5 590
Vendée	6 157	7 216	7 558	8 087	7 959	7 585
Pays de la Loire	34 220	35 097	34 458	33 753	32 691	32 627

Ensemble	1990	1995	2000	2004	2005	2006
Loire-Atlantique	16 913	16 517	15 309	15 125	13 433	13 298
Maine-et-Loire	10 500	10 699	9 416	7 702	7 516	7 651
Mayenne	5 450	5 969	5 272	4 300	4 300	4 536
Sarthe	6 770	6 816	6 743	6 417	6 817	6 918
Vendée	9 629	10 923	11 043	10 980	11 010	10 524
Pays de la Loire	49 262	50 924	47 782	44 524	43 076	42 927

Unité : millier de voyages

Estimations établies d'après le nombre de scolaires transportés quotidiennement (sur la base de 175 allers-retours annuels par élève)

Sources : CETE, Certu

... malgré l'essor important de la clientèle non-scolaire

La réalisation des schémas départementaux de transport a eu un impact certain sur l'usage des lignes régulières. En effet, dans les réseaux départementaux, la clientèle non-scolaire est en forte progression :

- en Loire-Atlantique, les autocars Lila ont transporté entre septembre 2007 et août 2008 1,272 millions de voyageurs ordinaires (+ 40 % par rapport à l'année scolaire précédente, + 120 % depuis la refonte du réseau intervenue en septembre 2006) ;
- dans le Maine-et-Loire, la fréquentation non scolaire a augmenté de 19 % entre 2005 et 2007, passant de 528 000 à 626 000 voyages ;
- dans la Sarthe, le réseau TIS a enregistré sur les douze derniers mois 416 500 voyages commerciaux non-scolaires, en progression de 75 % par rapport à la période septembre 2005 / août 2006 (238 000 voyages) ;
- en Vendée, le nombre d'usagers ordinaires sur les lignes régulières est d'environ un millier quotidiennement (hausse de 10 % sur les 3 dernières années).

Sur les lignes régionales, l'offre et la demande n'évoluent pas au même rythme

Entre 1990 et 2007, le dimensionnement du réseau routier régional a doublé :

- l'offre kilométrique a augmenté de 101 %,
- le trafic (exprimé en voyageurs-km) a progressé de 92 %,
- mais la fréquentation n'a cru que de 35 %.

Evolution du réseau routier régional depuis 1990

	1990	2000	2005	2007
Offre kilométrique (millions de km-car)	1,32	2,20	2,49	2,65
Fréquentation (milliers de voyageurs)	463	650	566	623
Trafic (millions de voyageurs-km)	16,2	26,9	27,1	31,1

Source : Région des Pays de la Loire

Le nombre de voyageurs transportés a enregistré de fréquents soubresauts depuis 1990 : + 25 % entre 1990 et 1993, - 28 % entre 1993 et 1995, + 58 % entre 1995 et 2000, - 13 % entre 2003 et 2005, + 16 % entre 2005 et 2008. La fréquentation de 2008 (656 000 voyages) ne dépasse ainsi que de 1 % celle de l'année 2000. Cette stagnation s'explique par :

- le développement et la modernisation de l'offre ferroviaire sur les lignes mixtes,
- la spécificité de certaines lignes à fort composante scolaire (Le Mans / Saumur) ou ouvrière (Saint-Nazaire / Redon), dont les fréquentations ont reculé respectivement de 40 % et 65 % depuis l'année 2000.

Evolution de l'offre kilométrique, de la fréquentation et du trafic des lignes routières régionales

	Offre kilométrique ¹			Fréquentation ²			Trafic ³		
	2006	2007	Evolution	2006	2008	Evolution	2006	2008	Evolution
Angers / Châteaubriant	139	146	5,1%	13	14	6%	856	927	8%
Angers / Laval	148	146	-1,4%	32	36	12%	2 108	2 391	13%
Fontenay-le-Comte / Niort	170	171	0,4%	42	51	22%	1 327	1 568	18%
La Roche-sur-Yon / Bressuire	76	76	-0,5%	30	34	12%	797	931	17%
La Roche-sur-Yon / Les Sables-d'Olonne	39	41	6,2%	14	15	5%	456	476	4%
Le Mans / Saumur	439	441	0,5%	150	142	-6%	4 392	4 613	5%
Nantes / Cholet	123	124	1,1%	32	36	12%	1 970	2 169	10%
Nantes / Laval	168	169	0,3%	20	23	14%	2 425	2 746	13%
Nantes / Noirmoutier	421	439	4,3%	98	118	20%	7 401	8 835	19%
Nantes / Poitiers	72	76	5,5%	21	25	21%	1 878	2 262	20%
Nantes / Saint-Gilles-Croix-de-Vie	167	170	2,0%	73	69	-5%	3 511	3 894	11%
Nantes / Saint-Jean-de-Monts	86	79	-7,6%	20	20	4%	898	873	-3%
Saint-Nazaire / Redon	148	146	-1,4%	9	12	37%	299	412	38%
Saumur / Château-du-Loir	43	43	-0,5%	12	14	17%	240	266	11%
Sud Vendée	383	384	0,3%	41	47	16%	1 578	1 835	16%
Ensemble des lignes routières	2 621	2 650	1,1%	607	656	8%	30 136	34 198	13%

¹ Unité : milliers de km-car (les données de 2008 ne sont pas disponibles)

² Unité : milliers de voyageurs

³ Unité : millions de voyageurs-km

Source : Région des Pays de la Loire



Un autocar stationné à la gare Sud de Nantes

Chapitre 3 – Les transports ferroviaires

Deux autorités organisatrices - Un opérateur exclusif

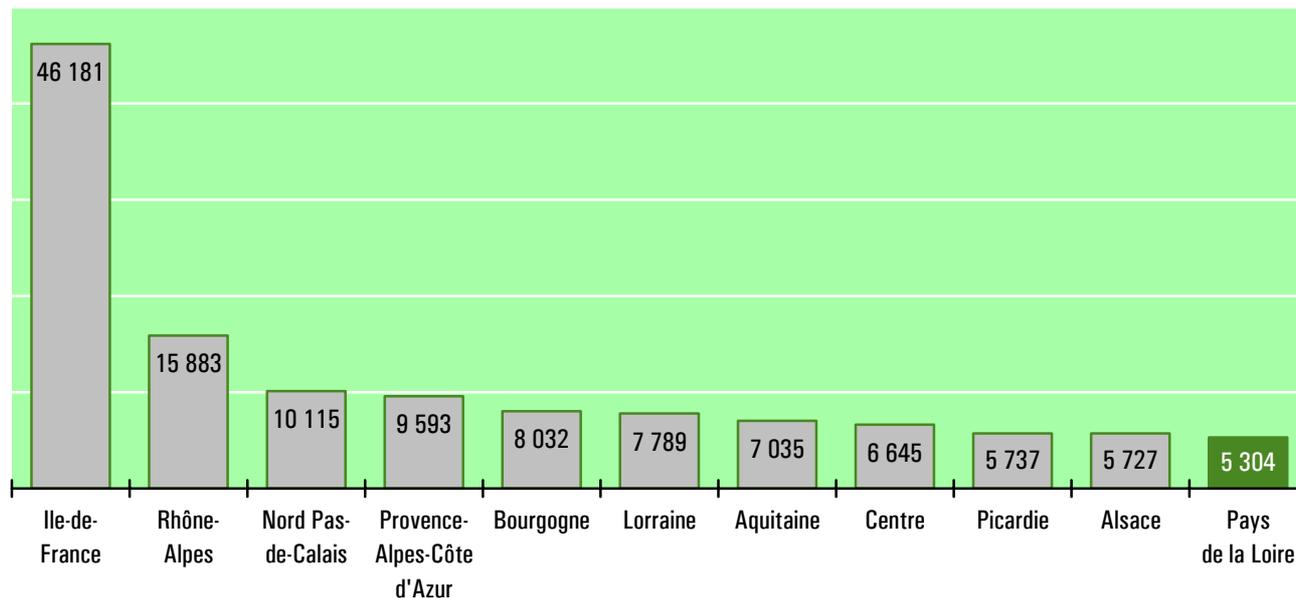
Les transports ferroviaires de voyageurs sont gérés par les deux autorités organisatrices suivantes :

- la S.N.C.F., par délégation de l'Etat, pour le réseau grandes lignes, constitué des T.G.V. (Trains Grande Vitesse) et des C.I.C. (Corails Inter-Cités),
- la Région des Pays de la Loire¹ pour les autres lignes ferroviaires, exploitées par la S.N.C.F. sous la marque commerciale T.E.R. (Transport Express Régional).

En l'attente de la libéralisation progressive du secteur², la S.N.C.F. est à ce jour l'unique exploitant des lignes ferroviaires de voyageurs. Elle est également gestionnaire déléguée, assurant pour le compte de R.F.F.³ l'entretien des voies et la gestion des circulations. Ce monopole de sous-traitance, fixé par une convention de gestion liant les deux établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC), est une particularité du système ferroviaire français.

La société nationale compte en Pays de la Loire 116 établissements⁴ (principalement des gares mais aussi des ateliers de maintenance et des entrepôts de stockage). Elle emploie dans la région 5 304 salariés (situation au 31 décembre 2006). Ce chiffre traduit une régression lente mais continue par rapport aux années précédentes, 1999 (5 537 salariés, soit une diminution de 4,4 %) ou 1992 (5 867 salariés, en baisse de 11,6 %). L'activité fret représente 7,5 % de cet effectif (environ 400 emplois).

**Effectifs salariés des établissements
du secteur des transports ferroviaires au 31/12/2006**



Champ : groupe K1 de la NES114

Source : INSEE - Connaissance Locale de l'Appareil Productif (CLAP)

Les effectifs de la S.N.C.F. localisés dans la région constituent 3,2 % de l'emploi total de l'opérateur ferroviaire (165 000 salariés). Par ce critère, les Pays de la Loire occupent le 11^{ème} rang des 22 régions métropolitaines.

¹ Les Pays de la Loire ont fait partie en 1997 des premières régions à expérimenter la régionalisation ferroviaire.

² L'ouverture à la concurrence se fera en plusieurs étapes dont la première concernera en 2010 les lignes internationales.

³ Créé en 1997, R.F.F. (Réseau Ferré de France) est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferré national.

⁴ Ce chiffre est constant depuis 1996.

Trafic ferroviaire : le 7^{ème} rang national

En 2006, le trafic ferroviaire de voyageurs des Pays de la Loire s'est élevé à 5 150 millions de voyageurs-kilomètres. Selon cet indicateur, la région se classe seulement au 7^{ème} rang national (6^{ème} rang pour le seul Transport Express Régional). Pourtant desservie par le T.G.V., elle est devancée par des régions moins peuplées telles que l'Aquitaine ou le Languedoc-Roussillon. Ce niveau relativement modeste doit être mis en relation d'une part avec le taux élevé de motorisation en Pays de la Loire¹ (le deuxième de France juste derrière la région Poitou-Charentes) qui constitue un frein à l'usage du train ; d'autre part avec un niveau d'équipement ferroviaire inférieur à la moyenne nationale (l'indice de dotation ferroviaire de la région est de 0,33 kilomètres de voies ouvertes au trafic voyageurs pour 1000 habitants contre 0,38 en France métropolitaine).

Trafic ferroviaire intérieur de voyageurs en 2006
Comparaisons régionales (10 premières régions françaises)

	Trafic (en millions de voyageurs-km)	Ratio trafic / nombre d'habitants	Ratio trafic / longueur du réseau *
Île-de-France	52 153	4 467	31 878
Rhône-Alpes	14 438	2 339	6 380
Provence-Alpes-Côte d'Azur	13 167	2 689	12 013
Nord Pas-de-Calais	6 192	1 514	5 022
Aquitaine	5 603	1 747	4 120
Languedoc-Roussillon	5 424	2 094	5 141
Pays de la Loire	5 150	1 449	4 372
Bretagne	4 833	1 513	4 706
Midi-Pyrénées	3 236	1 133	2 333
Centre	3 127	1 207	2 000

* Longueur des lignes ferroviaires ouvertes au trafic voyageurs

Source : S.N.C.F. (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)

La mesure de la fréquentation des transports ferroviaires de voyageurs

Pour quantifier le trafic ferroviaire de voyageurs en Pays de la Loire, l'O.R.T. a utilisé deux sources statistiques :

1 – Le fichier national "S.N.C.F. Voyageurs"

Ce fichier, produit par l'opérateur ferroviaire, est destiné au Service d'Observation et des Statistiques du Ministère de l'Environnement et aux Observatoires Régionaux des Transports. Il consiste en une extraction de la base de données des ventes électroniques de billets voyageurs par la S.N.C.F. sur le territoire français (gares et agences de voyage). Les variables disponibles sont, pour chacune des régions françaises, le nombre de voyageurs transportés et les voyageurs – kilomètres taxés. Les données disponibles couvrent les années 1996 à 2006. S'agissant du trafic intra-régional, la part T.E.R. est estimée par un modèle et la part Grandes lignes est calculée par soustraction : total général – part T.E.R. estimée. L'intérêt principal du fichier est de permettre des comparaisons harmonisées entre les 22 régions françaises (cf. tableau ci-dessus).

2 – Les données de fréquentation du réseau régional des Pays de la Loire

Les fichiers communiqués chaque année par la Région des Pays de la Loire comprennent pour chacune des lignes trois variables fondamentales : l'offre kilométrique, la fréquentation et le trafic (cf. tableau de la page 38). Les données de fréquentation sont issues de comptages menés par la SNCF.

Ces deux sources statistiques sont, de par leurs caractéristiques, complémentaires mais aussi dissimilaires. Ainsi les évolutions temporelles du trafic régional sont sensiblement divergentes selon la source considérée.

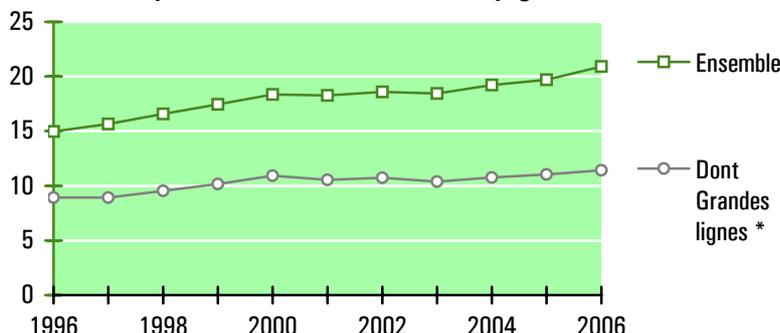
¹ D'après les enquêtes annuelles de recensement menées par l'INSEE de 2004 à 2007, 85,9 % des ménages résidant en Pays de la Loire sont équipés en voiture (80,3 % en France métropolitaine).

Le transport ferroviaire de voyageurs des Pays de la Loire est en forte croissance : entre 1996 et 2006, la fréquentation (exprimée en nombre de voyages) a grimpé de 40 % et le trafic (mesuré en voyageurs-kilomètres) s'est accru de 44 %. Le rythme d'évolution de ces deux indicateurs a été légèrement plus rapide que celui enregistré pour l'ensemble des régions françaises (+ 34 % pour la fréquentation, + 40 % pour le trafic).

Les échanges ferroviaires entre les Pays de la Loire et le reste de la France (12,7 millions de voyages en 2006) ont augmenté de 39 % au cours de la dernière décennie. Cette croissance n'a pas été régulière : + 29 % entre 1996 et 2000, - 1 % entre 2000 et 2003, + 9 % entre 2003 et 2006.

Ces voyages se font en priorité avec les régions desservis par le T.G.V. : Île-de-France (pour 63 % d'entre-eux) suivi de Rhône-Alpes (5 %).

Evolution des transports ferroviaires de voyageurs en Pays de la Loire (en millions de voyages)



* G.L. (Grandes Lignes) = T.G.V. (Trains Grande Vitesse) + C.I.C. (Corails Inter-Cités)
Source : S.N.C.F. (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)

L'adaptation des gares ferroviaires dans un contexte d'augmentation de leur fréquentation

De nombreux facteurs ont contribué depuis une dizaine d'années au développement des trafics de voyageurs par mode ferré. Pour le TER, la loi SRU a montré que le portage institutionnel de projets correspondants aux attentes des citoyens permettait des sauts comportementaux que l'on aurait pu croire improbables il y a moins de 20 ans.

L'offre TGV, avec ses horaires cadencés et coordonnés avec l'offre TER dans les gares de l'axe ligérien, a répondu également à la demande croissante de déplacements rapides et sûrs. Plus récemment, le train est devenu le lieu de croissances significatives de flux de voyageurs, en particulier dans les gares en lien avec des offres périurbaines et urbaines (cf. tableau ci-contre).

Taux d'évolution du nombre de voyages entre 2003 et 2008

Gares avec voyages \geq 10 M	Nantes	+ 35 %
Gares avec voyages \geq 4 M	Angers	+ 33 %
	Le Mans	+ 20 %
Gares avec voyages \geq 1 M	Laval	+ 26 %
Gares avec voyages \geq 500 000	Saint-Nazaire	+ 19 %
	La Roche-sur-Yon	+ 30 %
	Saumur	+ 26 %
	Cholet	+ 32 %
	Clisson	+ 55 %
	Sablé-sur-Sarthe	+ 40 %

Voyages en correspondance ou bénéficiant d'un tarif urbain non inclus.
Source : S.N.C.F.

En Pays de La Loire, plus de 150 gares ou points d'arrêts ferroviaires permettent un accès au train. La plus grande, Nantes, dépasse les 10 millions de voyageurs par an, Angers et le Mans approchent les 5 millions, Laval dépasse le million. Près d'une trentaine d'autres dépassent les 100 000 voyageurs par an (dont une dizaine les 500 000 voyageurs).

Si le système ferroviaire a su innover, tant au plan technique qu'au plan de la conception des services aux voyageurs (matériel roulant, marketing ...), les gares sont désormais un défi collectif qui appelle une gestion nettement partenariale. Ce sera la responsabilité de la nouvelle Activité Gares et Connexions de la SNCF, à l'instar d'autres réseaux européens (Allemagne, Belgique, Pays-Bas ...).

Xavier COHADON

Directeur régional de la S.N.C.F. – Région de Nantes



Lignes régionales : une fréquentation en plein boom

Les lignes gérées par le Conseil régional représentaient en 2006 45 % de la fréquentation ferroviaire globale des Pays de la Loire, en progression de 5 points par rapport à l'année 2000. Selon les chiffres communiqués par la S.N.C.F. (estimés par un modèle et donc différents de ceux transmis par la Région des Pays de la Loire, cf. encadré de la page 35), la croissance du trafic du réseau régional a été depuis 1996 deux fois plus rapide que celle de l'ensemble des réseaux T.E.R. de France (+ 30 % au niveau national).

Les dernières statistiques fournies par le Conseil régional (cf. encadré de la page 35) font état pour le réseau ferroviaire dont il a la charge d'une offre de 7,8 millions de kilomètres (2007), d'une fréquentation de 14,2 millions de voyages (2008) et d'un trafic de 670 millions voyageurs-kilomètres (2008). Par rapport à 1990, ces trois indicateurs se sont accrus de 112 % pour l'offre, de 136 % pour la fréquentation et de 181 % pour le trafic.

Particulièrement régulière et soutenue depuis 1995, l'augmentation de l'usage a concerné toutes les liaisons, à l'exception de la ligne La Roche-sur-Yon / Bressuire (cf. tableau de la page suivante). Cette

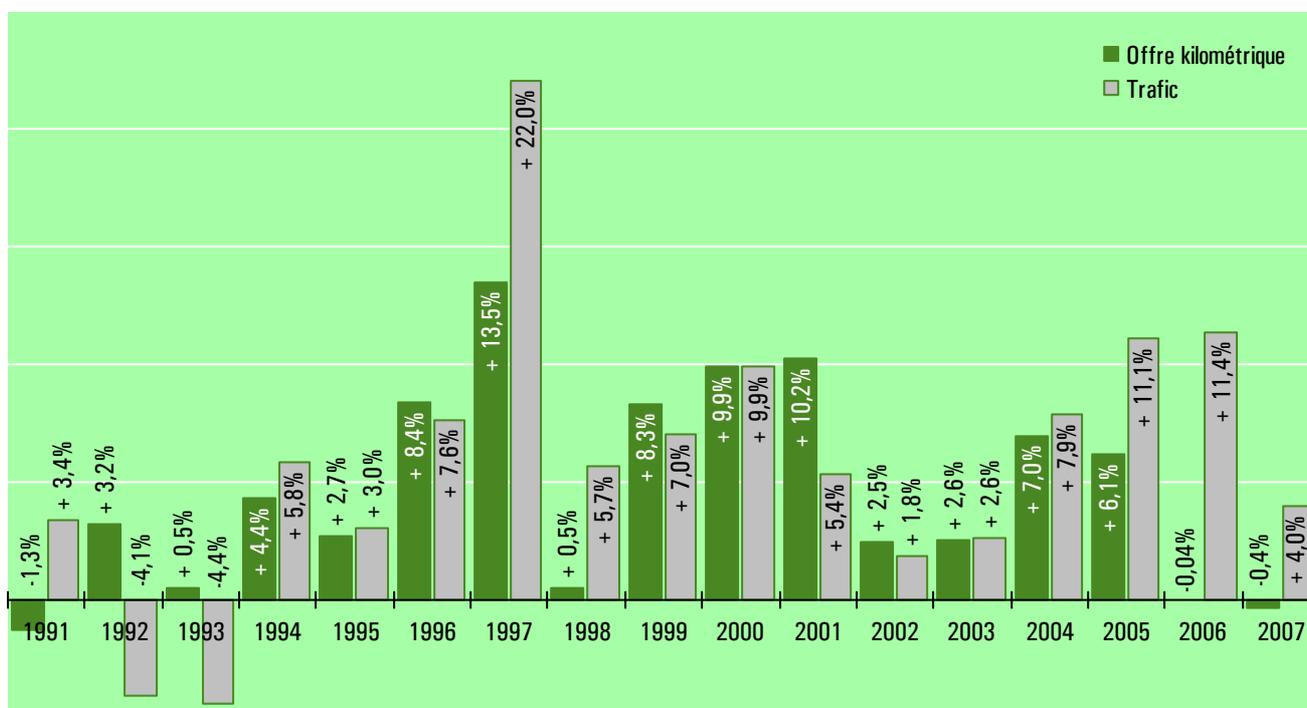
Evolution du réseau ferroviaire régional depuis 1990

	1990	1995	2000	2005	2006	2007
Offre kilométrique (millions de km-train)	3,68	4,04	5,94	7,82	7,81	7,79
Fréquentation (millions de voyageurs)	6,00	5,94	8,99	11,33	12,38	12,72
Trafic (millions de voyageurs-km)	238,6	246,7	402,8	531,7	592,0	615,6

Source : Région des Pays de la Loire

tendance ne s'est pas démentie au cours de la dernière période. Ainsi, depuis l'année 2000, la croissance de la demande est demeurée forte (fréquentation : + 58 %, trafic : + 66 %), dépassant sensiblement celle de l'offre (+ 31 %).

Taux de croissance annuels de l'offre kilométrique et du trafic du réseau ferroviaire régional



Source : Région des Pays de la Loire

Plusieurs éléments ont concouru au succès de la régionalisation ferroviaire en Pays de la Loire : des phénomènes exogènes telles que l'augmentation du prix des carburants automobiles ou les difficultés croissantes de circulation aux entrées des villes, mais aussi des facteurs endogènes liées à la politique mise en œuvre par l'autorité organisatrice (renforcement et adaptation de l'offre, renouvellement et modernisation du matériel, mise en place de tarification attractive).

Parmi la vingtaine de lignes ferroviaires, sept d'entre elles se détachent (cf. graphiques de la page suivante), affichant en 2008 une fréquentation supérieure à un million de voyages par an :

- Nantes / Angers : 2 millions de voyages ;
- Nantes / Saint-Nazaire : 1,5 millions de voyages ;
- Nantes / La Roche-sur-Yon : 1,35 millions de voyages ;
- Angers / Le Mans : 1,25 millions de voyages ;
- Angers / Saumur : 1,15 millions de voyages ;
- Le Mans / Nogent-le-Rotrou : 1,1 millions de voyages ;
- Nantes / Redon : 1,05 millions de voyages.

Evolution de l'offre kilométrique, de la fréquentation et du trafic des lignes ferroviaires régionales

	Offre kilométrique ¹			Fréquentation ²			Trafic ³		
	2002	2007	Evolution	2002	2008	Evolution	2002	2008	Evolution
Angers / Cholet	450	441	-2%	554	781	41%	24 080	33 125	38%
Angers / Le Mans	458	769	68%	720	1 259	75%	30 588	70 172	129%
Angers / Saumur	313	331	6%	810	1 142	41%	32 545	45 596	40%
La Roche-sur-Yon / Bressuire	76	76	1%	33	22	-34%	872	738	-15%
La Roche-sur-Yon / Les Sables-d'Olonne	218	266	22%	206	330	60%	7 264	11 648	60%
Laval / Vitré	130	149	15%	254	404	59%	6 062	10 822	79%
Le Mans / Alençon	225	225	0%	251	303	21%	10 683	12 901	21%
Le Mans / Château-du-Loir	276	274	-1%	430	483	12%	15 486	17 130	11%
Le Mans / Laval	404	461	14%	406	567	40%	16 898	28 062	66%
Le Mans / Nogent-le-Rotrou	548	539	-2%	888	1 121	26%	32 106	45 367	41%
Nantes / Angers	662	924	40%	1 155	2 001	73%	71 801	130 318	81%
Nantes / Cholet	209	246	18%	302	378	25%	8 413	10 767	28%
Nantes / La Roche-sur-Yon	582	742	27%	750	1 365	82%	38 038	70 271	85%
Nantes / Redon	674	762	13%	815	1 040	28%	51 491	66 492	29%
Nantes / Saint-Gilles-Croix-de-Vie	384	458	19%	335	891	166%	15 574	28 094	80%
Nantes / Saint-Nazaire	824	816	-1%	1 212	1 477	22%	61 085	76 353	25%
Saint-Nazaire / Le Croisic	183	181	-1%	361	442	22%	6 885	8 410	22%
Sainte-Pazanne / Pornic	81	85	6%	90	142	58%	2 199	3 287	49%
Ensemble des lignes ferroviaires	6 712	7 786	16%	9 576	14 161	48%	432 222	670 447	55%

¹ Unité : milliers de km-train (les données de 2008 ne sont pas disponibles)

² Unité : milliers de voyageurs

³ Unité : milliers de voyageurs-km

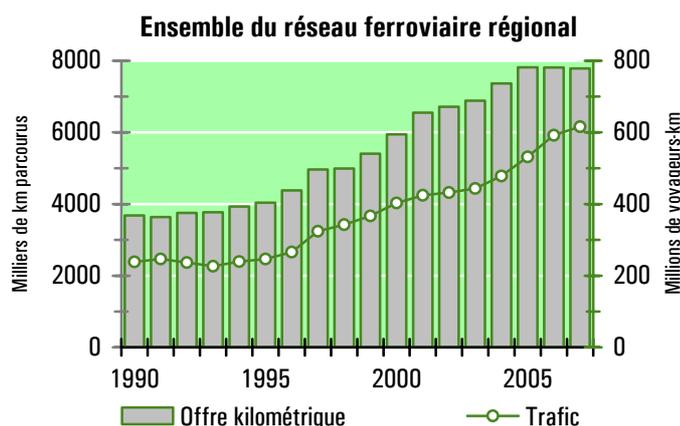
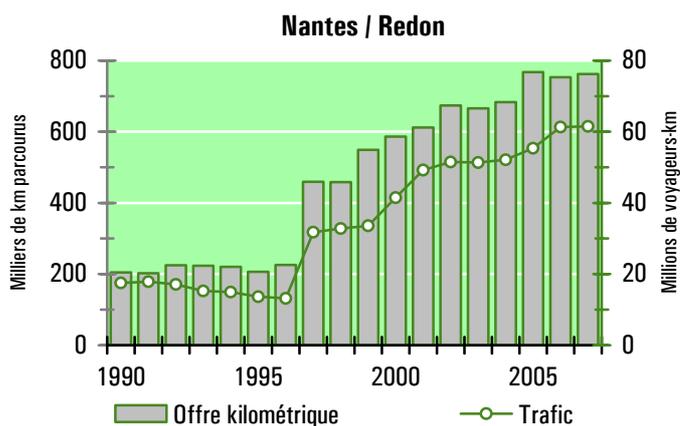
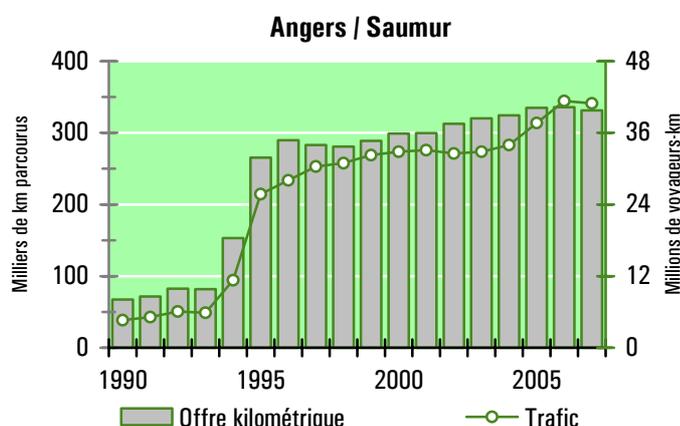
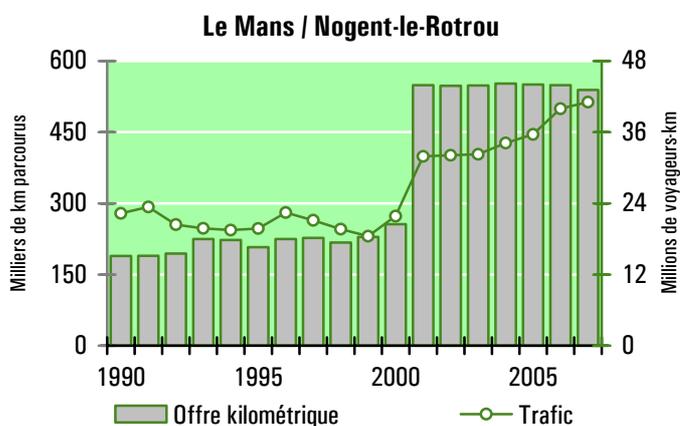
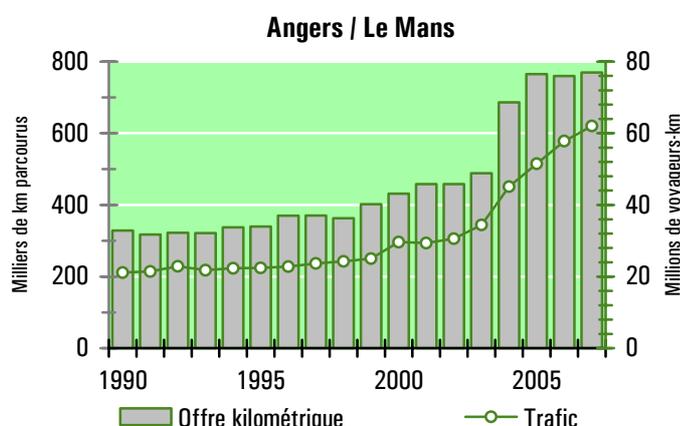
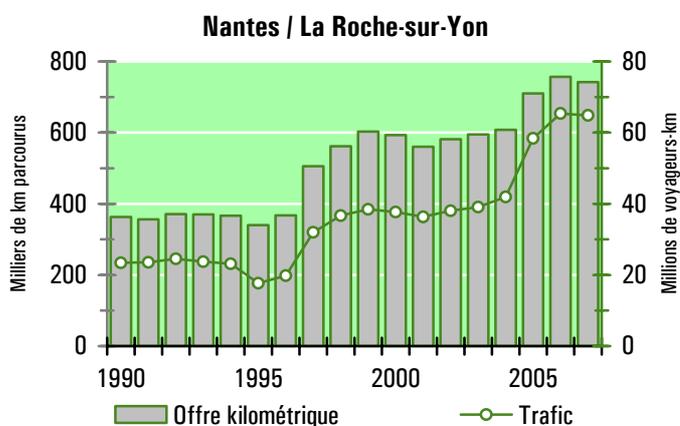
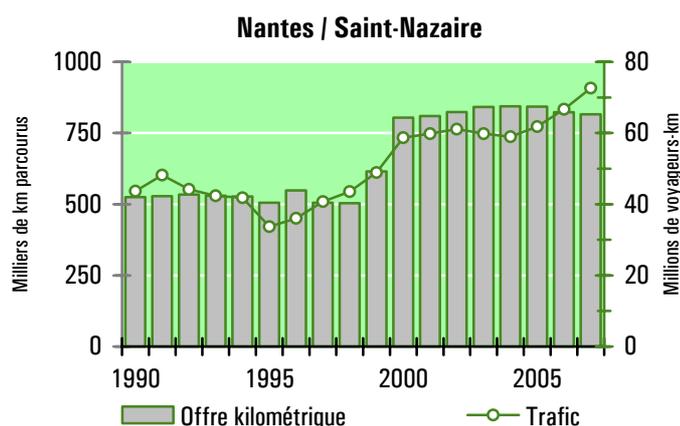
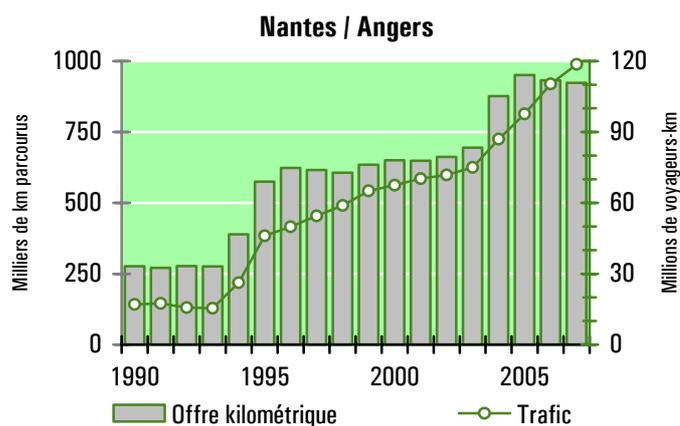
Source : Région des Pays de la Loire

Les lignes les plus dynamiques depuis 2002 peuvent être regroupés en trois ensembles, homogènes d'un point de vue géographique :

- les liaisons situées sur l'axe Saint-Nazaire / Nantes / Angers / Le Mans / Paris, véritable épine dorsale du réseau ferroviaire de la région : Nantes / Angers (fréquentation en hausse de 73 %), Angers / Le Mans (+ 75 %) ;
- les relations au départ de la capitale régionale : Nantes / Saint-Gilles-Croix-de-Vie (+ 166 %), Nantes / La Roche-sur-Yon (+ 82 %) ¹ ;
- les lignes desservant le littoral : La Roche-sur-Yon / Les Sables-d'Olonne (+ 60 %), Ste-Pazanne / Pornic (+ 58 %).

¹ La légère baisse du trafic de la ligne Nantes / La Roche-sur-Yon en 2007 (cf. graphique de la page suivante) est due aux différents travaux opérés en vue de l'électrification de la voie.

Offre kilométrique et trafic des lignes ferroviaires régionales



L'arrivée du tram-train entre Nantes et Clisson en 2010 : une réponse durable à la mobilité périurbaine

La Région des Pays de la Loire s'est fixé comme objectif, dans le cadre du Plan de Déplacements Régional de Voyageurs, une forte augmentation des dessertes périurbaines d'ici à 2020 et s'engage dans la mise en circulation d'un tram-train entre Nantes et Clisson en février 2010.

Matériel innovant, le tram-train s'apparente extérieurement au tramway, auquel il reprend les capacités d'accélération, de décélération et les larges portes à ouverture rapide lui permettant de desservir de nombreux points d'arrêts tout en proposant un temps de parcours attractif. Il emprunte également de nombreuses qualités au train : vitesse de pointe plus élevée que celle d'un tramway, davantage de places assises et confortables, des espaces bagages, etc.

Un atelier de maintenance des trams-trains est en cours de construction sur le site de Doulon. Il permettra d'assurer les maintenances dites de niveaux 2 et 3 : contrôler l'adaptation du courant de traction, le pantographe en toiture, vérifier les organes de roulement en fosse et surveiller les circuits électriques.

Cet atelier intègre les principes de la Haute Qualité Environnementale : bardage en polycarbonate et bois, toiture végétalisée, chauffage au gaz à condensation à haut rendement, installation d'une membrane solaire photovoltaïque. La machine à laver les matériels roulants ferroviaires sera également équipée à cette occasion d'un système de recyclage des eaux permettant d'économiser 85 % de la consommation en eau nécessaire au lavage des rames.

Gilles BONTEMPS

Vice Président du Conseil régional des Pays de la Loire, en charge des Transports



Maquette du tram-train Citadis Dualis

© Alstom

Chapitre 4 – Les transports collectifs tous modes

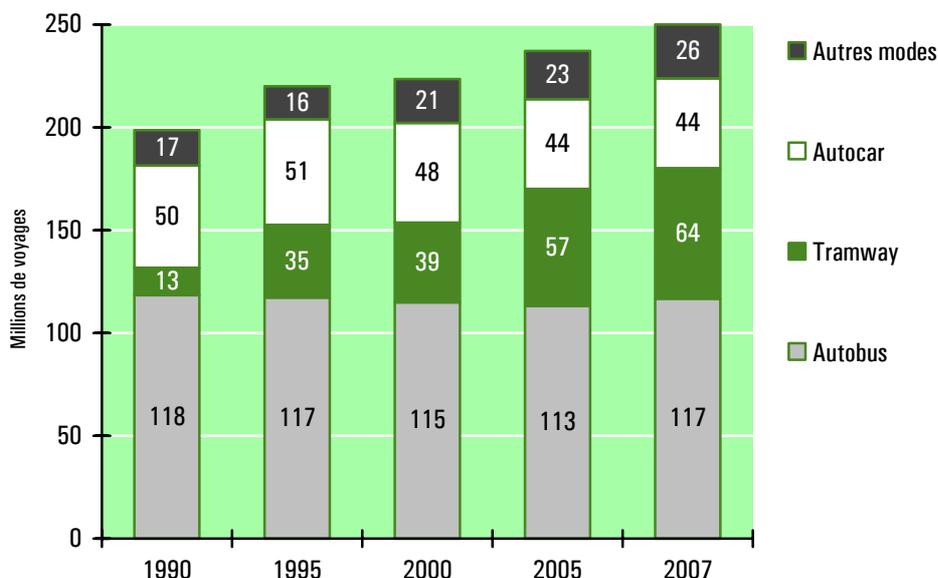
Le tramway : principal artisan du succès des transports collectifs

En l'espace de 17 ans, la progression de l'usage des transports collectifs en Pays de la Loire est demeurée modeste (+ 26 %), passant de 200 à 250 millions de voyages par an. Les sauts de fréquentation, observés entre 1990 et 1995 puis depuis le début des années 2000, coïncident avec les augmentations de l'offre du tramway nantais.

La répartition modale fait d'ailleurs apparaître la prédominance des transports urbains (bus, tramway et navette fluviale), dont la part de marché est passée entre 1990 et 2007 de 67 % à 73 %. Mais au sein de ces modes urbains dont l'usage a augmenté de 37 % depuis 1990, la structure modale a été profondément modifiée. En effet, à Nantes et dans son agglomération, des reports de fréquentation se sont opérés entre le bus et le tramway. Le recul des déplacements en

bus (- 3 % depuis 1990 sur l'ensemble des réseaux urbains de la région) est ainsi dû au développement du tramway dont la fréquentation a été multipliée par 3,8 sur la même période. Avec la montée en charge du tramway au Mans et son arrivée programmée à Angers, les réseaux urbains en site propre devraient dans un horizon proche occuper le premier rang des transports collectifs dans la région. La croissance exponentielle (+ 134 %) de la fréquentation des navettes fluviales (bacs de Loire et Navibus de l'agglomération nantaise) doit aussi être soulignée.

Evolution de la répartition modale de la fréquentation des transports collectifs



Sources : Certu, Région des Pays de la Loire, S.N.C.F., D.G.A.C., CG 85, C.C.I. de la Vendée, CG 44, SEMITAN

Modes non-urbains : des évolutions contrastées

La baisse de l'usage des autocars (dont la clientèle est constituée pour près des 4/5 par les élèves) est liée à la baisse des effectifs scolaires subventionnés par les Conseils généraux. Elle a été atténuée ces dernières années par le développement sans précédent de la clientèle non-scolaire.

Le mode ferroviaire a aussi contribué à cette embellie des transports collectifs. Le réseau géré par le Conseil régional a été le principal bénéficiaire de l'essor global de la fréquentation des trains (+ 43 % entre 1990 et 2007, + 112 % sur le seul réseau régional). Le trafic grandes lignes a progressé dans une moindre mesure : si le succès du T.G.V. Atlantique ne se dément pas, la fréquentation des Corails Inter-Cités est devenue marginale.

Répartition modale de la fréquentation des transports collectifs en Pays de la Loire

	Fréquentation (en millier de voyages)			Structure modale	
	1990	2007	Evolution	1990	2007
Autobus	118 444	116 669	-1%	59,6%	46,7%
Tramway	13 265	63 563	379%	6,7%	25,4%
Autocar¹	49 725	43 667	-12%	25,0%	17,5%
Train²	15 001	21 505	43%	7,6%	8,6%
Avion³	1 050	2 548	143%	0,53%	1,02%
Hélicoptère⁴	21	15	-27%	0,01%	0,01%
Bâteau⁵	507	628	24%	0,26%	0,25%
Navette fluviale⁶	630	1 475	134%	0,32%	0,59%
Ensemble	198 643	250 070	26%	100%	100%

¹ Trafic des lignes régulières et des circuits scolaires (excursions touristiques, transport de personnel, périscolaire et à la demande non compris) : pour les circuits scolaires, estimations établies d'après le nombre de scolaires transportés (sur la base de 175 allers-retours annuels par élève)

² Depuis 1996, les données ferroviaires ne comprennent plus les trains internationaux, les voyages gratuits et la billetterie manuelle.

³ Trafic commercial des aéroports régionaux, hors doubles comptes correspondant aux liaisons internes à la région (entre Nantes et l'île d'Yeu)

⁴ Trafic de la ligne régulière par hélicoptère Île d'Yeu - Fromentine

⁵ Trafic commercial de passagers des liaisons maritimes entre l'île d'Yeu et le Continent (hors navigation de plaisance)

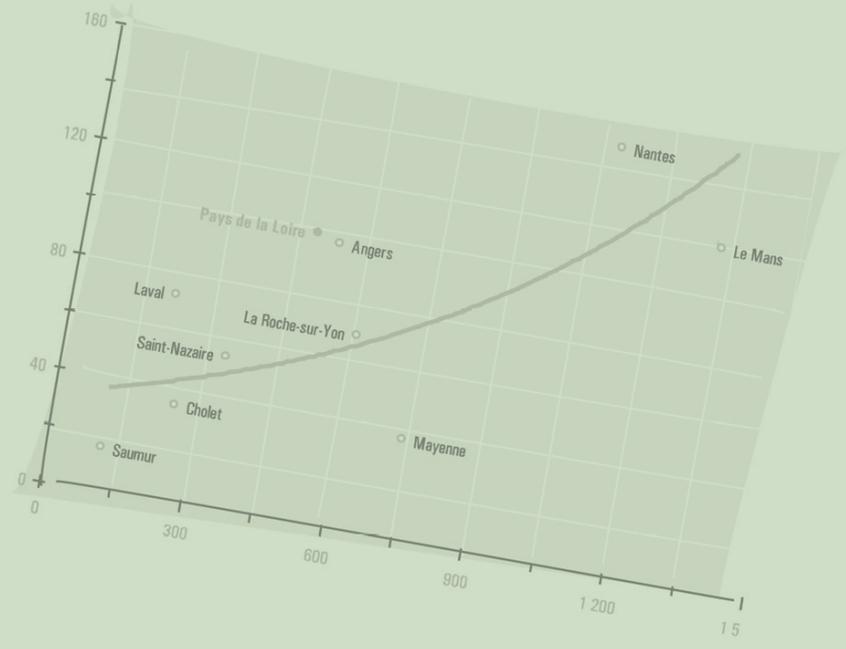
⁶ Somme du trafic des bacs de Loire et des navettes fluviales du réseau de transport collectif de l'agglomération nantaise

Sources : Certu, Région des Pays de la Loire, S.N.C.F., Direction Générale de l'Aviation Civile, CG 85, C.C.I. de la Vendée, CG 44, SEMITAN

Ce tour d'horizon des transports collectifs dans la région ne serait pas complet sans évoquer le mode aérien dont la fréquentation a été multipliée par 2,5 depuis 1990. L'aéroport de Nantes, le plus important des Pays de la Loire, a ainsi enregistré la meilleure progression des dix premiers aéroports nationaux et est devenu pour les vols vacances le 2^{ème} aéroport de province derrière celui de Lyon. Cette performance, qui s'inscrit dans un contexte général très favorable au transport aérien (développement du tourisme, libéralisation et dynamisme des compagnies aériennes entraînant une baisse du prix des billets) peut s'expliquer localement par trois phénomènes distincts :

- augmentation importante de l'offre au départ de Nantes avec notamment le développement récent du low-cost,
- dynamisme économique et démographique des Pays de la Loire,
- attrait touristique de la région.





	1993	1995	2000	2002	2003
602A Transports urbains de voyageurs	2 759	2 623	2 819	3 029	3 050
602B Transports routiers réguliers de voyageurs	2 125	2 456	2 599	2 777	2 774
602G Autres transports routiers de voyageurs	253	352	411	419	420
602L Transports routiers de marchandises de proximité	946	1 008	1 156	1 154	1 244
602M Transports routiers de marchandises interurbains	3 658	3 716	4 560	5 241	5 419
602N Déménagement	9 313	10 524	13 184	14 370	14 615
602P Location de camions avec conducteurs	323	374	556	595	577
603Z Transports par conduites	996	1 330	1 790	1 737	1 571
611A Transports maritimes	38	35	1	321	286
611B Transports côtiers	364	392	515	103	97
611Z Transports fluviaux	100	97	103	82	84
621Z Transports aériens réguliers	58	81	96	874	915
622Z Transports aériens non réguliers	281	407	422	120	142
631A Manutention portuaire	50	48	75	263	428
631B Manutention non portuaire	262	329	275	212	82
631D Entreposage frigorifique	274	166	203	512	492
631E Entreposage non frigorifique	434	435	486	1 911	1 354
632A Gestion d'infrastructures de transports terrestres	359	463	1 225	1 370	1 262
632C Services portuaires, maritimes et fluviaux	743	816	1 132	1 215	1 111
Services aéroportuaires	1 176	1 003	1 226	1 112	1 113
Services de voyage	3	3	142	112	113
Services de location de véhicules	974	1 055	1 474	1 588	1 569
Services de location de matériels	1 821	2 385	3 848	3 572	3 501
Services de location de matériels	143	270	248	349	331
Services de location de matériels	1 111	1 020	1 401	1 607	1 611
Services de location de matériels	28 661	31 388	39 947	43 513	43 048



PAYS DE LA LOIRE

Observatoire Régional des Transports
Association Loi 1901

Adresse physique : 93, rue de la Bastille - 44000 NANTES
Adresse postale : O.R.T. / DREAL - B.P. 32205 - 44022 NANTES Cedex 1

Tél : 02 51 82 55 90
Fax : 02 51 82 41 51

Site internet : www.ort-pdl.org

Siret : 398 209 445 00046
APE : 6311 Z

Directrice de la publication : Claudine GAMBET
Rédaction et mise en forme : Denis DOUILLARD

Photos : Jean-Luc MARTIN (DREAL) et Denis DOUILLARD (O.R.T.) sauf mentions contraires

Impression sur papier recyclé : Goubault Imprimeur

ISSN : en cours

