

Transports routiers interurbains de voyageurs en Pays de la Loire : Quelles adaptations pour demain?

25 novembre 2004

Actes du colloque Présentation des intervenants



TRANSPORTS ROUTIERS INTERURBAINS DE VOYAGEURS EN PAYS DE LA LOIRE : QUELLES ADAPTATIONS POUR DEMAIN ?

**25 novembre 2004
Laboratoire des Ponts et Chaussées – Bouguenais (44)**

**Actes et
présentations-vidéos
des intervenants**

Préambule

Nés au début du siècle dernier, les transports collectifs de voyageurs ont connu de nombreuses et profondes mutations.

Les années 80, puis les années 2000, voient s'accélérer ce phénomène, avec l'apparition de lois, qui telle la Loi d'Orientation de Transports Intérieurs, puis la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, fondent le droit au transport.

L'organisation générale de ce secteur, particulièrement pour le transport interurbain, s'en trouve redéfinie, chaque acteur, autorité organisatrice et entreprise de transport, devant à chaque étape de plus en plus rapprochée, s'adapter.

Les Pays de la Loire n'échappent pas à cette tendance. De cette situation est né un véritable besoin de connaissance afin d'en appréhender le fonctionnement, et trouver les clés futures de son adaptation.

La conférence-débat qui s'est tenu le 25 novembre 2004 trouve son origine dans une étude exploratoire menée en 2004 par l'O.R.T. Pays de la Loire (Observatoire Régional des Transports) à la demande de la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs), de la Région des Pays de la Loire et de l'Etat et portant sur le fonctionnement des transports collectifs interurbains de personnes.

Elle avait pour objet de rassembler les deux acteurs principaux des transports interurbains de voyageurs ligériens (la FNTV et le Conseil régional) dans un lieu neutre, l'O.R.T. des Pays de la Loire.

Le présent document consiste en une retranscription complète des réflexions et questionnements posés et une mise à disposition des présentations.

Programme de la rencontre

Animation par Jean-André LASSERRE,
directeur adjoint de l'ITPL (Institut Pédagogique transport et Logistique)

14h30

Ouverture de la Conférence - débat par Paul LEGENDRE, Président de l'ORT Pays de la Loire

14h45

Présentation de l'étude exploratoire sur le fonctionnement des transports collectifs interurbains de personnes en Pays de la Loire par Estelle DAVIAUD, étudiante en DESS à l'Université d'Angers et Véronique TANAYS, chargée d'études transports de voyageurs à la DRE des Pays de la Loire.

15h15

Table-ronde entre :

- Les représentants des autorités organisatrices de transports interurbains et urbains :
 - le Conseil Régional des Pays de la Loire :
Romain LANGLET, Conseiller Régional, membre de la Commission Aménagement, Infrastructures, Transports et Déplacements,
 - le Conseil Général de Loire-Atlantique :
Marcel VERGER, Délégué du Vice-Président pour les transports,
 - le Conseil Général de la Mayenne :
Yves CORTES, Conseiller Général, rapporteur du dossier transport,
 - la Ville de La Roche-sur-Yon :
Michel NARIOO, Adjoint au Maire, en charge des transports.
- Le représentant de l'Etat : Jean-Paul OURLIAC, Directeur Régional et Départemental de l'Équipement en Pays de la Loire.
- Le représentant régional de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs : Patrick CUMANT, Président Régional de la FNTV.

16h15

Débat avec la salle

16h45

Clôture de la Conférence - débat par Paul LEGENDRE

Sommaire

1 – Les actes	5
Le temps du diagnostic	9
Le temps de la mise en perspective	19
Le temps du débat	43
2 – Les présentations-vidéos des intervenants	61
Estelle DAVIAUD, étudiante en DESS à l'Université d'Angers et Véronique TANAYS, chargée d'études transports de voyageurs à la DRE des Pays de la Loire.	62
Romain LANGLET, Conseiller Régional, membre de la Commission Aménagement, Infrastructures, Transports et Déplacements.	83
Marcel VERGER, Conseiller général de Loire-Atlantique, Délégué du Vice-Président pour les transports.	90
Yves CORTES, Conseiller Général de Mayenne, rapporteur du dossier transport.	91
Michel NARIOO, Adjoint au Maire de La Roche-sur-Yon, en charge des transports.	93
Jean-Paul OURLIAC, Directeur Régional de l'Équipement des Pays de la Loire.	96
Patrick CUMANT, Président Régional de la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs)	98

1 – Les actes

Paul LEGENDRE

Président de l'Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire

Mesdames, Messieurs,

Il m'est particulièrement agréable de vous accueillir, au nom du Conseil d'Administration de l'ORT pour débattre ensemble du devenir des Transports Routiers Interurbains de Voyageurs en Pays de la Loire.

L'ORT dont l'une des missions essentielles est de favoriser les échanges entre partenaires économiques du secteur est me semble-t-il pleinement dans son rôle et je me réjouis de l'intérêt que vous avez les uns et les autres spontanément porté à cette initiative.

Depuis les années 80, nous avons vu apparaître nombre de dispositifs législatifs qui ont bouleversé l'organisation des transports collectifs.

Qu'il s'agisse de,

- La Loi d'Orientation de Transports Intérieurs ;
- Les lois sur la décentralisation ;
- Le nouveau Code des Marchés publics ;
- La Loi Solidarité et Renouvellement urbain ;

tous ces textes ont profondément modifié le paysage de l'organisation et de l'exploitation des services, interpellant dans le même temps chacun des acteurs dans sa sphère de compétence.

Les nouvelles collectivités territoriales, ainsi investies de missions en terme d'organisation transport, se voient doter de prérogatives qu'elles entendent légitimement défendre.

De même, le rôle prédominant des territoires dans notre quotidien, pose inéluctablement la perception de l'organisation territoriale.

Aussi, nos travaux de cet après-midi n'auront d'autre ambition que de:

- mieux connaître les missions des différents acteurs des Transports Collectifs Interurbains en Pays de la Loire ;
- favoriser le partage des expériences ;
- et rechercher les complémentarités entre les différentes strates de compétences,

et ce, dans l'intérêt bien compris de l'utilisateur comme du citoyen.

Notre débat s'appuiera en premier lieu sur l'étude exploratoire sur le fonctionnement des transports collectifs interurbains en Pays de la Loire réalisée par l'ORT et qui vous sera présentée dans quelques instants, mais également sur les témoignages des autorités organisatrices qui ont accepté de participer à ce colloque et qui nous présenteront les éléments caractérisant leur politique de transports, et leur regard prospectif.

Je vais donc sans attendre donner la parole à Jean-André LASSERRE, Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique à qui nous avons confié le soin d'animer ces échanges ainsi que le débat qui suivra auquel, vous serez, je le souhaite, nombreux à participer.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Peut-être avez-vous pris un risque en me confiant ce travail qui est à la fois simple et complexe, avec deux objectifs :

- bien distribuer les interventions,
- bien gérer les trois temps :
 - le temps du diagnostic,
 - le temps de la mise en perspective,
 - et ensuite celui du débat.

Pour ma part, je trouve cette initiative excellente et me réjouis de pouvoir y participer activement.

Derrière cette manifestation, il y a deux idées :

- le dialogue entre autorités organisatrices et opérateurs de transport, hors du cadre habituel d'une relation de prestations de service,
- mais également le dialogue, la concertation entre autorités organisatrices elle-mêmes, concertation qui semble être attendue de chacun.

Nous allons donc, comme je vous l'annonçais, débiter cette séance par le diagnostic, sur la base d'une présentation de l'étude exploratoire sur le fonctionnement des transports collectifs interurbains en Pays de la Loire, réalisée par Véronique TANAYS et Estelle DAVIAUD dans le cadre de l'ORT pour le compte de l'Etat, du Conseil Régional des Pays de la Loire et de la FNTV.

Leur pari, est de présenter en l'espace de 20 minutes la quintessence de cette étude conséquente, basée essentiellement rappelons-le sur le travail universitaire d'Estelle DAVIAUD.

Le temps du diagnostic

Véronique TANAYS

Chargée d'études transports de voyageurs à la Direction Régionale de l'Équipement des Pays de la Loire

Introduction (cf. pages 63 et 64)

Je vais donc maintenant avec Estelle DAVIAUD vous présenter les principaux résultats de l'étude exploratoire lancée dans le cadre de l'ORT, et plus particulièrement par trois de ses administrateurs : l'État, la Région et la FNTV sur le fonctionnement des transports routiers interurbains de voyageurs en Pays de la Loire.

Exploratoire, cette étude a eu pour ambition, à un moment donné, d'analyser le fonctionnement des transports interurbains de voyageurs en Pays de la Loire, et ainsi de proposer une image du fonctionnement global de ce secteur, en constante évolution.

Cette étude est une première en Pays de la Loire, car comme dans d'autres régions, ce secteur est très peu étudié, très peu mis en valeur à la différence du transport urbain de voyageurs et du transports de marchandises.

Elle doit donc être l'occasion, comme le démontre cette manifestation, de lancer une réflexion globale et continue sur ce secteur en Pays de la Loire.

La présentation de cette étude, assez conséquente, se fera autour de deux grands thèmes :

- une mise en situation de l'étude au travers de son contexte et de ses objectifs, du champ d'étude et des éléments historiques et juridiques qui touchent le secteur des transports interurbains, que je vous présenterai,
- la présentation de l'organisation et du fonctionnement des transports routiers interurbains en Pays de la Loire, du point de vue des deux acteurs clefs que sont les autorités organisatrices de transports et les entreprises de transport, par Estelle Daviaud.

En conclusion, en fonction des enjeux de ce secteur mis en valeur au travers de cette étude, seront proposées les suites possibles, afin que cette connaissance acquise ne se perde pas mais au contraire se poursuivre et s'approfondisse. Les participants pourront d'ailleurs à titre individuel, remettre à la fin de cette conférence-débat, en fonction de ce qu'ils en auront retenu, leurs propres propositions.

Exposé : un contexte, des objectifs, un champ multiple et varié, une méthodologie assez classique (cf pages 64 à 66)

Concernant le contexte, différentes réflexions ont conduit au lancement d'une telle étude :

- des réflexions lancées par les autorités organisatrices de transport pour définir ou redéfinir, compléter ou spécialiser leur politique de transport,
- parallèlement, souvent de façon concomitante, une renégociation des conventionnements et donc une évolution des liens contractuels entre autorités organisatrices de transport commanditaires et transporteurs prestataires de services, et donc du panorama des entreprises constitutives de ce secteur,
- un territoire d'intervention en pleine évolution depuis la naissance de ce que l'on a appelé les nouvelles autorités organisatrices de transport urbain qui voient l'apparition ou l'extension de périmètres de transport urbain au détriment des périmètres de transport interurbain.
- des entreprises de transport en forte évolution, évolution volontaire avec l'accord social, évolution interne ou évolution externe, avec l'accélération des phénomènes d'association, de regroupement spatial pour mieux répondre aux appels d'offres de services,
- enfin, un besoin de connaissance plus approfondie, régionale voire plus locale de ce secteur. Les enquêtes nationales ne permettent pas de répondre aux besoins d'information, de connaissance, adaptés aux spécificités locales.

Les objectifs de cette étude sont au nombre de cinq :

- analyser les mécanismes inhérents aux transports interurbains de voyageurs,
- comprendre l'organisation territoriale de ces transports,
- comprendre les stratégies d'implantation des entreprises qui sont sur ce territoire,
- caractériser l'interface relationnelle qui existe entre le commanditaire autorité organisatrice de transport et le transporteur exploitant,
- chercher à pérenniser une base de données dont on aurait déterminé le contenu et les sources à valoriser et à développer.

Le champ de cette étude est multiple.

L'analyse a été réalisée à différentes échelles :

- une échelle régionale avec les interfaces vis à vis des régions limitrophes,
- une échelle départementale, et parfois interdépartementale ou infra-départementale, au travers des interfaces avec les périmètres de transport urbain.

Ainsi, l'étude porte sur six territoires, cinq départementaux et un régional.

De plus, il s'agit avant tout et, seulement, de traiter du transport interurbain routier de voyageurs, le transport ferroviaire et les transports urbains n'étant traités qu'en terme d'interface.

La démarche méthodologique, assez classique, s'appuie sur :

- une recherche bibliographique,
- l'exploitation des fichiers existants et disponibles en région portant sur ce secteur, notamment pour essayer de constituer une base de données régionales,
- et parallèlement, pour enrichir les données ainsi obtenues, la réalisation d'entretiens, exhaustifs au niveau des autorités organisatrices de transports interurbains, toutes rencontrées, échantillonnées pour les entreprises de transports implantées sur le territoire ligérien. Cet échantillon reflète la typologie de ces entreprises, soit, les grands groupes, groupements d'entreprises, entreprises indépendantes de transport privé, et à titre plus exceptionnel des structures publiques de transport et autres structures atypiques.

Exposé des éléments historiques et juridiques, des notions clefs pour cadrer le secteur des transports interurbains de voyageurs (cf. pages 66 à 69)

Un rapide rappel des éléments historiques et juridiques m'a semblé nécessaire car il permet de comprendre les caractéristiques actuelles de ce secteur.

Ce secteur, qui existe depuis près d'un siècle, est le résultat d'un mixage entre :

- les évolutions socio-économiques qu'a connu notre société avec un fort développement et une diversité des besoins en déplacement,
- l'évolution des organisateurs de transports, privés au départ, publics désormais,
- l'évolution des places dans le partage modal des modes ferroviaires et routiers,
- et puis la « perpétuelle » et nécessaire adaptation du cadre juridique vis-à-vis d'un environnement qui évolue, adaptation souvent à posteriori pour encadrer ou recadrer des situations de fait.

A partir de quoi, on peut distinguer dans cette évolution deux périodes, avec comme date charnière 1968 :

- Avant 1968, l'organisation du secteur est privative, les transporteurs créent eux-mêmes les lignes, dites alors lignes patrimoniales. Les premières créations de lignes débutent avant 1914 de façon très ponctuelle. Le vrai départ a lieu à l'entre deux guerres, avec un réel développement après la seconde guerre mondiale, s'accéléralant dans les années 60 avec l'évolution des besoins en déplacement notamment au niveau des services scolaires. Ces lignes sont locales, et parfois départementales. La souplesse du mode de transport routier par rapport au mode ferroviaire contraignant, explique ce

développement, le mode ferroviaire étant un mode lourd. Cette différence structurelle crée très vite une véritable concurrence entre ces deux réseaux, l'un ferré omniprésent avant 1914, l'autre routier inexistant avant 1914. Les lignes ferrées locales sont rapidement déposées et remplacées par les lignes routières. Face à ce déploiement de lignes routières, naît une première ébauche de cadre juridique avec l'obligation pour les transporteurs désormais d'inscrire chaque ligne qu'ils créent dans un plan départemental qui affiche déjà, au travers des itinéraires, horaires et fréquences, les règles d'exploitation de ces lignes, dites patrimoniales, puisque propriétés des entreprises qui les créent.

- Après 1968, on entre dans une phase d'organisation publique de ce secteur de transport interurbain de voyageurs avec :
 - deux étapes clés : la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs en 1982 et la loi Solidarité et Renouvellement Urbain en 2000,
 - et une phase intermédiaire qui a aussi son importance : la loi Sapin de 1986.

La LOTI, réorganise complètement le secteur, répartit les rôles de commanditaires sur des territoires et dans des thématiques données, crée les autorités organisatrices de transport, fixe un certain nombre de normes, et affirme pour la première fois le droit au transport individuel.

La Loi Sapin, met en place de nouvelles règles de mise en concurrence qui s'appliquent aussi aux prestataires de services que sont les entreprises de transports, interdisant alors les contrats privés de gré à gré jusque là pratiqués.

La Loi SRU plus tard, redéfinit la coordination des autorités organisatrices, permet la création de nouvelles structures, les syndicats mixtes de transport, qui peuvent se substituer dans un certain périmètre aux autorités organisatrices de transport classiques que sont la Région, les Départements et les autorités organisatrices de transport urbain.

Après ce rappel historique et juridique, la complexité de ce secteur me conduit à vous proposer de nous arrêter quelques instants, sur quelques définitions et notions clés.

- tout d'abord, une définition : le transport interurbain routier de voyageurs est un transport public, sur route, accessible à tous, que ce soit au niveau de l'information, des arrêts, des horaires, des itinéraires ou de la tarification, qui a pour objectif de relier par des lignes dites « régulières » ou à la demande, une ou plusieurs communes sur un territoire donné,
- ensuite une typologie des services réguliers : services scolaires, même s'ils sont un peu spécialisés, services à la demande, services occasionnels, publics, privés. Panoplie de services qui répond à la complexité et à la variété des missions de transport à assurer,

- des missions variées interrégionales, régionales, interdépartementales, départementales ou même locales quand il s'agit de transport scolaires ou à la demande,
- enfin deux types mais une multitude d'acteurs : des autorités organisatrices de transport et des transporteurs.
 - Premier acteur, les autorités organisatrices de transport, avec celles dites de premier rang, la Région et les Départements qui ont pour rôle premier de créer, définir, mettre en oeuvre des services de transport, de définir le mode d'exploitation et les modalités de financement de ces services qu'elles confient aux entreprises de transport. Les autorités organisatrices de second rang ensuite, de plus en plus rares, assez variées en typologie ou organisation selon les territoires, au départ déléguataires mais dont le rôle se cantonne de plus en plus à des propositions d'adaptation de services à l'autorité organisatrice de premier rang dont elles dépendent.
 - Deuxième acteur, les exploitants. Les exploitants à vocation locale tout d'abord, entreprises de type plutôt familial, plutôt spécialisées dans le transport scolaire et le service de rabattement sur des Pays voire des secteurs très localisés. Les exploitants à vocation régionale, qui se caractérisent par une bonne implantation locale, un nom commercial reconnu, et une diversité dans les services qu'ils assurent, scolaires certes mais aussi réguliers et occasionnels, garantie de pérennité d'activité. Et enfin, les exploitants à vocation nationale, qui sont implantés localement sous forme de filiales de grands groupes, issus de fusion, de rachats successifs. Ils gardent parfois les noms commerciaux des entreprises d'origine, quant ils sont connus des usagers. Enfin une dernière catégorie un peu fourre-tout, regroupant les régies, les syndicats et les associations.

Ce rapide tour d'horizon étant fait, je laisse la parole à Estelle DAVIAUD pour « entrer » enfin dans le vif du sujet et vous parler du fonctionnement des transports interurbains de voyageurs en Pays de la Loire au travers d'une présentation axée sur l'organisation territoriale de ce secteur.

Estelle DAVIAUD

Etudiante en DESS à l'Université d'Angers

Je vais donc vous présenter l'organisation territoriale des transports interurbains routiers de voyageurs ligériens au travers :

- des politiques de transport mise en œuvre par les deux types d'autorités organisatrices de transport interurbain existantes : une autorité organisatrice régionale récente qui s'affirme, des autorités départementales historiques,
- du maillage du territoire par les entreprises de transport.

Exposé : Organisation territoriale des transports interurbains de voyageurs et politiques de transports mises en œuvre par les autorités organisatrices de transports (cf. pages 69 à 79).

La Région tout d'abord.

Collectivité territoriale récente, elle affirme depuis peu sa politique de transport interurbain sur route.

La base fondamentale de l'organisation des transports régionaux qui découle de ce constat, conduit selon l'image du réseau de transports régional ligérien en 2004, à une logique d'organisation différente de celle des Départements.

Sur le plan historique, elle a d'abord privilégié en Pays de la Loire le développement, depuis la LOTI, des services de transport ferroviaire, le réseau ferroviaire préexistant et étant extrêmement dense. Le réseau routier qu'elle met alors en œuvre, vient d'abord suppléer la disparition de certaines lignes ferroviaires locales dites lignes mixtes, ou compléter les réseaux de lignes routières départementales.

La superficie du territoire couvert, les missions auxquelles elle doit répondre en tant qu'autorité organisatrice de transport « supra-départementale » explique aussi l'accroche territoriale du réseau régional.

Depuis peu, la Région réfléchit à une autre logique d'organisation, non plus née de l'histoire, mais de la réalité des besoins en transport de niveau régional auxquels elle doit répondre.

Cette nouvelle démarche devrait venir modifier de façon significative la structuration de son réseau routier qui actuellement compte, au delà des lignes ferroviaires, cinq lignes mixtes et onze lignes routières (cf. page 70).

Les Départements ensuite, collectivités plus anciennes, qui ont historiquement succéder aux transporteurs.

C'est avec l'apparition de l'obligation d'inscription des lignes patrimoniales dans des plans départementaux dès l'après-guerre, qu'apparaît pour la première fois la dimension départementale des transports routiers de voyageurs.

La notion de réseau de transport départemental organisé est reconnue bien avant la LOTI de 1982, avec le transport scolaire en plein développement dès les années 60-70. La LOTI vient confirmer la place des Départements dans l'organisation des transports, en parallèle des lois de décentralisation, même si, désormais autorités organisatrices de transports interurbains, ils n'ont plus un accès de plein droit aux zones urbaines.

En Pays de la Loire, les politiques de transports menées par les cinq départements qui les composent, présentent des contrastes importants, liés principalement aux caractéristiques socio-économiques de ces territoires à dominante plutôt rurale pour deux d'entre eux, et urbaine pour les autres.

Les lignes scolaires n'ayant pas été cartographiées, car principalement liées aux cartes scolaires et à l'implantation des établissements scolaires, je prendrais afin d'illustrer ce propos la représentation cartographique des lignes dites régulières, en ayant bien conscience cependant qu'à 60 / 90% elles sont utilisées par des clientèles scolaires. Le propos sera en conclusion éclairé par une carte de niveau régional montrant les communes desservies ni par les lignes régulières ni par les transports à la demande.

Dans le Département de Loire-Atlantique (*cf. page 72*), la place prédominante de l'agglomération nantaise, marque l'organisation du réseau en étoile avec des lignes radiales à destination de Nantes. Au delà de ce constat, le réseau se structure localement en trois étoiles autour de Saint-Nazaire et la presqu'île guérandaise d'une part et de Châteaubriant d'autres part.

Le territoire est globalement bien desservi par les 45 lignes régulières et 6 réseaux de transport à la demande couvrant près de 50 communes, exception faite, sur les 216 communes dénombrées, de 8 d'entre elles situées principalement au Nord-Est. La mise en œuvre de transport à la demande tend à se généraliser même sur les secteurs desservis par des lignes régulières, car elle répond à d'autres besoins.

Si l'on regarde plus attentivement la configuration du réseau interurbain au sein du périmètre de transport urbain nantais et de Saint-Nazaire, on note la densification du réseau de lignes de transports interurbains plus on s'approche du centre de chaque périmètre.

Le Maine-et-Loire (*cf. page 74*) a un réseau orienté vers l'agglomération nantaise et plus loin la façade atlantique qui exercent une forte attractivité, avec une césure du département au droit d'une ligne Nord-Sud

passant par Angers, entre l'Est peu desservi et l'Ouest bien desservi. Au delà le réseau est composé de quatre étoiles autour d'Angers d'abord mais aussi de Saumur, de Cholet en plein développement et dans une moindre mesure d'Ancenis.

Ainsi avec ses 36 lignes régulières et ces 3 réseaux de transport à la demande, seulement la moitié des communes sur 363 dénombrées sont desservies. Cette organisation des lignes a subi quelques réajustements avec l'extension récente des périmètres de transport urbain.

En ce qui concerne le département de la Sarthe (*cf. page 75*), le réseau en étoile centrée sur le Mans et dont les branches sont réparties de façon régulière, couvre largement le territoire. Vous noterez l'absence totale de réseaux organisés de transport à la demande exception faite d'une ligne au Sud-Est qui dessert Château-du-Loir. Avec 17 lignes régulières, plus de la moitié du territoire n'est pas desservi directement par des lignes de transport interurbain de voyageurs.

En Vendée (*cf. page 77*), les lignes sont principalement axées sur la Roche-sur-Yon et se densifient au fur et à mesure que l'on s'approche du littoral. Ainsi la carte montre avec un décalage entre la façade atlantique à dominante touristique et correctement desservie par les lignes régulières et l'Est du département (notamment le Haut-Bocage vendéen) où la plupart des communes ne sont pas desservies par les transports interurbains.

Le réseau se compose de 3 étoiles desservant la Roche-sur-Yon, et dans une moindre mesure Challans et Fontenay-le-Comte. Malgré 20 lignes régulières et 4 réseaux de transport à la demande, la moitié des communes ne bénéficient pas du réseau de transport interurbain de voyageurs en Vendée.

Le Département de la Mayenne (*cf. page 78*) a organisé son réseau selon un axe principal Nord-Sud passant par Laval, dont les territoires traversés sont particulièrement bien irrigués par rapport au reste du département, ainsi d'ailleurs que ceux à l'Ouest de cet axe par rapport à ceux situés à l'Est. Cet axe est complété par quatre étoiles à Laval et à Craon pour les plus complètes, à Château-Gontier et Mayenne dans une moindre mesure. C'est à partir de ces 4 niveaux seulement que partent des lignes transversales. Le déséquilibre apparent des dessertes en Mayenne est compensé largement par la mise en place d'un système de transport à la demande généralisé sur l'ensemble du territoire à partir d'une organisation en secteurs d'intervention.

Enfin dans une vision plus globale du territoire des Pays de la Loire, l'impact des politiques départementales de transport montre un certain nombre de territoires oubliés, en carence de desserte interurbaine et ce malgré une politique de transport à la demande importante et en plein développement, venant compléter le réseau de lignes

régulières. Ainsi, cette politique est totalement mise en œuvre en Mayenne, se développe fortement en Loire-Atlantique, pourtant à dominante urbaine, alors que pour les trois autres départements, Sarthe, Maine-et-Loire et Vendée, elle s'organise différemment, de façon plus ponctuelle, en prolongement de lignes régulières, ou en réponse à des thématiques spécifiques de transport.

Exposé : Maillage des territoires par les entreprises de transport interurbain de voyageurs, des caractéristiques structurelles, une organisation spatiale adaptée (cf. pages 79 à 81).

Quelques caractéristiques structurelles tout d'abord.

L'analyse des entreprises exploitantes s'est faite sur un panel d'entreprises représentatif de celles implantées en région des Pays de la Loire. Ainsi sur les 120 entreprises ligériennes existantes nous avons pu rencontrer des transporteurs de grands groupes, de groupements de PME et de PME et des entreprises plus petites, plus familiales ou atypiques.

Ce qu'on a pu noter, c'est l'absence de lien entre effectifs salariés et types d'entreprises, et une prédominance des entreprises ayant un effectif compris entre 20 et 49 salariés. A contrario, le parc de véhicules varie fortement en fonction de la taille de l'entreprise. L'organisation des entreprises en siège social, en établissement principal et secondaire est plutôt liée aux types de services assurés et à leur localisation territoriale. La forme juridique dominante est la société anonyme à l'exception faite bien sûr des petites entreprises.

Quelques éléments ensuite sur l'organisation spatiale de ces entreprises.

La répartition spatiale de ces entreprises est totalement liée et adaptée à l'organisation des réseaux. Le croisement avec le réseau, de la localisation des entreprises, de la répartition des effectifs salariés et du type d'entreprise, permet de confirmer cette analyse.

On note également une polarisation des entreprises, notamment des grands groupes, dans les grandes agglomérations, principalement implantées dans l'agglomération nantaise. A contrario, il y a une diffusion territoriale sur les secteurs et les départements moins urbains principalement composés de petites entreprises familiales. Le cas du Mans et plus généralement de la Sarthe constitue un phénomène atypique de concentration d'entreprises.

Enfin, on peut constater une répartition spatiale très cadrée des entreprises par rapport aux lignes régulières liée certainement à l'historique de ces lignes, au départ patrimoniales et organisées au niveau des départements, avec sur certains réseaux l'omniprésence de certaines sociétés "historique" de transports.

Véronique TANAYS

Chargée d'études transports de voyageurs à la Direction Régionale de l'Équipement des Pays de la Loire

Estelle DAVIAUD

Etudiante en DESS à l'Université d'Angers

En Conclusion : Quelles adaptations pour demain, quels enjeux, attentes et réponses (cf. pages 81 et 82).

Ce secteur de transport encore plus que le transport urbain de voyageurs, est un domaine peu observé. Les données statistiques organisées, adaptées et disponibles au niveau local manquent, la multitude d'acteurs, d'échelles de travail, venant complexifier le recueil de données, sources d'informations et de connaissances.

Les politiques de transport mise en œuvre, spécifiques à chaque autorité organisatrice de transport, l'arrivée de nouvelles autorités organisatrices font évoluer constamment ce secteur et nécessite un suivi régulier et réactif.

Des contrats, clés de voûte des relations entre les autorités organisatrices et les transporteurs et donc de l'organisation de ce secteur, qui lors de leur renouvellement peuvent mettre en péril l'activité et donc la vie d'une entreprise, notamment des petites entreprises face aux grands groupes ou aux grosses PME.

Un secteur qui doit réagir vite et efficacement par rapport à ces évolutions, pour survivre, et doit trouver un nouveau dynamisme.

Cette étude a permis sans être exhaustive de soulever différents enjeux, différentes attentes, de poser un certain nombre de questions. Pour y répondre chaque acteur à son rôle à jouer.

L'ORT, d'abord par la mise en place d'une base de données statistiques organisée, adaptée, disponible au niveau local, une structuration régionale des données, mais aussi par le lancement de nouvelles réflexions, sur des thématiques non traitées de façon exhaustive dans le cadre de cette étude.

Les Autorités organisatrices de transports ensuite, par la mise en place d'une réelle coordination des politiques de transports, plus particulièrement au niveau de l'interface entre l'urbain et l'interurbain, mais aussi l'évolution des politiques de transports vers des territoires en mal de dessertes.

Enfin par les entreprises de transport elles-mêmes, en assurant la diversité du tissu économique, grâce à une adaptation permanente aux besoins.

Le temps de la mise en perspective

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Ce que j'ai compris et ce que j'ai trouvé extrêmement intéressant : cette étude réalisée par l'ORT dont c'est la mission, est née d'un besoin de connaissance, de suivi et d'observation de ce secteur, besoin présenté par la FNTV donc par les professionnels, repris et amplifié par la Région autorité organisatrice régionale et l'Etat et traduit par cette étude.

Au delà, la restitution faite aujourd'hui devant un public élargi a déjà une suite puisque les acteurs évoqués au travers du diagnostic ainsi réalisé, sont, et c'est notre chance, tous présents ici, autrement dit l'État, les Collectivités Territoriales et les Professionnels. A cette tribune, l'ensemble de ces acteurs vont maintenant prendre la parole, réagir par rapport à ce travail : c'est ce que j'ai appelé « après le temps du diagnostic, le temps de la mise en perspective autour d'une table ronde ».

Dans ce déroulé, j'ai pu constater en regardant les interventions préparées, qu'il y avait une réelle continuité, très naturelle, entre la présentation du diagnostic et ce que vous souhaitiez dire.

Monsieur OURLIAC, Directeur Régional et Départemental de l'Équipement en Pays de la Loire, vous êtes le premier à lancer cette table ronde.

Jean-Paul OURLIAC

Directeur Régional et Départemental de l'Équipement des Pays de la Loire

Cf. page 96 et 97

Les transports de voyageurs sont un secteur spécifique, mais qui demeure moins médiatisé que les transports de marchandises.

Dans notre région cela représente 89 entreprises, d'après les statistiques de l'ORT, nous avons entendu 120 tout à l'heure et nous avons envie de rectifier. Cela représente 1/3 des salariés ou du personnel de l'ensemble des transports de voyageurs, c'est à peu près 1/3 urbain, 1/3 transport occasionnel, 1/3 transport interurbain. Secteur moins connu donc avec des problématiques propres, qui depuis presque 25 ans, depuis la LOTI, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, est décentralisé et confié à des autorités organisatrices de transport. Donc une connaissance de ce secteur plus approfondie est nécessaire et cette connaissance, elle ne peut s'approfondir qu'en relation avec les différents acteurs, les autorités organisatrices de transport bien sûr, les transporteurs, éventuellement les transportés et également l'État en tant qu'autorité de régulation.

C'est un secteur en évolution constante. Le secteur a été organisé par une suite de textes, j'en cite trois : la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, La loi SRU et la loi SAPIN chacune avec son rôle distinct. C'est un secteur qui a évolué dans les relations entre donneurs d'ordres et entreprises puisqu'on est passé d'une gestion patrimoniale de lignes, qui étaient créées à l'initiative d'entreprises dans un secteur déterminé, à des lignes de transport collectif à l'initiative d'autorités organisatrices de transport qui elles-mêmes se sont progressivement structurées et auxquelles les textes sur la décentralisation donnent bien entendu une nouvelle vigueur.

On suit assez bien sur les cartes départementales que l'on a vues cette évolution du secteur avec l'enchevêtrement des lignes. Il serait intéressant d'avoir deux cartes superposées ou de supprimer la superposition entre les grands groupes et les autres parce que cela permettrait une meilleure introspection du milieu local.

On constate d'ailleurs sur ces cartes qu'il y a un certain équilibre qui s'est fait et qu'à de rares exceptions, il n'y a pas de doublons dans la carte régionale. Ce que nous sentons d'ailleurs c'est quand même une évolution et c'est ce que nous dirons les représentants des collectivités locales puisqu'il faut adapter en permanence l'offre à la demande. Le réseau n'est pas figé dans le marbre, il va évoluer dans sa desserte, dans ses fréquences, dans ses horaires, dans sa tarification. C'est vraiment l'exemple d'un secteur en évolution même si en face les interlocuteurs sont de plus en plus professionnels et de plus en plus concentrés. On ne s'improvise plus transporteur, il y a d'ailleurs une concentration des entreprises, un poids particulier des grands groupes, et c'est l'ensemble de ces facteurs qui nous font comprendre cette évolution.

L'Etat effectivement conserve ses rôles traditionnels qui, je le rappelle, peuvent se résumer en trois volets :

- Le premier consiste à réguler l'exercice de la profession, il délivre les capacités professionnelles et les licences.
- Le deuxième permet d'assurer le suivi, le contrôle de la réglementation qui est à la fois une réglementation sociale et une réglementation de la concurrence, le tout dans un cadre qui est de plus en plus ouvert et de plus en plus européen.
- Et puis le troisième rôle de l'Etat, qui est celui qui nous rassemble aujourd'hui, c'est de participer à un mouvement d'échanges, de mettre en contact les différents acteurs et de fournir des éléments d'information ou d'observation qui permettent cette réflexion entre institutionnels et professionnels pour apprendre à se connaître, pour avoir un langage commun sur nos problèmes et pour être à l'écoute les uns des autres et faire évoluer les pratiques au mieux des intérêts de chacun.

Voilà ce que je pouvais vous dire à ce stade de l'ouverture du débat.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Contôler, faciliter, mettre à disposition l'information, donner l'expertise qui permet justement ce travail de mise en relation. Si j'ai bien compris, parmi les propositions qui figurent dans cette étude il y a la constitution d'une base de données qu'il va falloir faire vivre, vous nous avez dit que vous alliez veiller à ce que cette étude soit facilement accessible pour que tout le monde puisse se l'approprier.

Donc quelque part déjà, à travers cette étude, cette première initiative il y a un début de réponse.

Maintenant je vais passer du côté des collectivités territoriales et commencer par le Conseil Régional des Pays de la Loire.

Romain LANGLET, Conseiller Régional, membre de la Commission Aménagement, Infrastructures, Transports et Déplacements, c'est votre baptême du feu.

Romain LANGLET

Conseiller Régional des Pays de la Loire – Membre de la Commission Aménagement, Infrastructures, Transports et Déplacements

Cf. pages 83 à 89

Mon intervention se déroulera en trois parties : en première partie, une présentation du réseau TER ; ensuite en deuxième partie, sur la volonté politique sur une meilleure maîtrise de l'offre routière régionale et de sa qualité et une troisième partie, les réflexions actuellement en cours.

Aujourd'hui le réseau TER des Pays de la Loire est constitué de 29 lignes de transport en commun, dont 13 lignes ferroviaires, 11 lignes routières et 5 lignes mixtes.

Pour desservir au mieux ces lignes, il y a 210 points d'arrêts régionaux, dont 77 points d'arrêts routiers et pour assurer le bon fonctionnement de ces différentes lignes, 385 trains et 130 autocars par jour sont mis à la disposition des voyageurs. Sur les 30 000 voyages que nous effectuons par jour, 1 800 voyages sont effectués par les autocars.

Pour la Région des Pays de la Loire, le transport par autocar n'est pas un mode par défaut, bien au contraire celui-ci est indispensable pour suppléer le train et permettre une approche cohérente et équilibrée du territoire régional.

Actuellement, l'offre routière représente $\frac{1}{4}$ de l'offre régionale. Aussi l'offre globale du réseau des Pays de la Loire train+autocar a progressé de 62 %, de 1996 à 2003, et dans le même temps, la part réservée aux dessertes routières a augmenté de 78%.

La Région des Pays de la Loire s'est donc toujours appliquée à valoriser le transport par autocar. Une valorisation qui ne saurait être sans un partenariat actif, plus fort, entre les collectivités locales et les transporteurs.

Dans ce cadre partenarial, il semble important de vous présenter la volonté politique régionale de développer une meilleure maîtrise concernant l'offre routière régionale et aussi sa qualité.

Dans le cadre de la loi de décentralisation des transports régionaux et conformément à la LOTI qui a été modifiée par la loi SRU de décembre 2000, la Région des Pays de la Loire est chargée de l'organisation des services ferroviaires régionaux des voyageurs et des services routiers effectuant en substitution les services ferroviaires susvisés.

Suite à ce nouveau cadre réglementaire, la Région a décidé d'assumer la responsabilité de la gestion des 8 lignes routières TER dites de substitution dont vous avez le tableau actuellement à l'écran avec les dates de reprise concernant ces lignes par la Région. Il est important de préciser que ces reprises se font progressivement, elles se font au moment où le contrat entre la SNCF et le transporteur qui assure actuellement les lignes arrive à échéance. Par exemple, concernant la ligne Le Mans – Saumur que la Région reprendra en janvier 2005, le transporteur a été sélectionné il y a environ deux mois pour exploiter cette ligne qui est actuellement assurée par la SNCF.

Avant tous transferts, des études préalables sont lancées. Tout à l'heure, Monsieur OURLIAC parlait de la remise à niveau de l'offre, des dessertes, des horaires. Je crois qu'il est important de préciser que lorsque nous reprenons les lignes régionales nous réalisons des enquêtes auprès des utilisateurs pour mieux cerner les services dont ont besoin les voyageurs. Et en fait, les conclusions de ces études servent de base à la mise en place de la nouvelle desserte donc arrêts, horaires. Les études ont trois principaux objectifs :

- analyser et évaluer le trafic de l'axe,
- déterminer la structure de chacune des lignes régionales,
- et assurer une complémentarité optimale entre les lignes régionales et départementales.

Ces objectifs ne peuvent être atteints sans un travail et une concertation avec les transporteurs et les départements.

En effet, lorsque nous demandons une étude de faisabilité, le prestataire est chargé de prendre contact avec l'ensemble des transporteurs et des Départements pour regarder la faisabilité de cette ligne. Après cette phase d'étude, la Région a recours au marché public d'appel d'offre ouvert. Il est important de préciser que ce marché public est composé en deux lots, le premier lot, qui est d'assurer l'exécution des services et le deuxième lot quant à lui, qui est relatif au suivi et au contrôle des lignes.

On a un prestataire qui permet de vérifier, qui contrôle l'application du marché par le transporteur, qui est l'interface avec le transporteur pour l'application du marché, et qui sert aussi à ce que l'information des conducteurs soit caractéristique de la ligne. C'est important de savoir quelles sont les caractéristiques de la ligne, qu'ils connaissent aussi les moyens de distribution des titres de transport, où on peut acheter le ticket, quel est le coût du ticket. Ce prestataire est également chargé d'envoyer les « enquêteurs mystères » qui permettent de vérifier que l'accueil du chauffeur est satisfaisant, que la propreté du car est acceptable, que le matériel est conforme au marché. Pour revenir un peu plus précisément sur la qualité, le lot 1, dans lequel il y a un dossier de consultation des entreprises, il y a un cahier des charges qui est spécifique au service de la qualité, qui permet à la Région de préciser ses attentes notamment en matière de qualité. Donc c'est la réalisation du service : ponctualité, régularité, information, communication. C'est la qualité du service : l'usage du tabac dans les véhicules, la propreté, l'état du véhicule et aussi le respect des dispositions contractuelles.

Ainsi une rencontre annuelle est prévue entre la Région, le transporteur et le prestataire assurant le suivi et le contrôle de la ligne. C'est une réunion qui permet de faire un bilan du fonctionnement des lignes et voir s'il y a augmentation ou une diminution du nombre de voyageurs, voir s'il faut optimiser les itinéraires, et satisfaire aux besoins nouveaux qui ont pu apparaître durant l'année d'exploitation.

Il peut y avoir d'autres réunions au cours de l'année en fonction des besoins et des demandes faites par le transporteur ou le prestataire voire même la Région si on s'aperçoit qu'il y a de petits problèmes à régler. Il y a toujours une ouverture pour rencontrer la Région.

Il est clair aussi que dans cette optique de qualité, l'accord social d'avril 2002 est un signe fort pour la reconnaissance et la modernisation de la profession de conducteur. L'amélioration des conditions de travail des conducteurs est pour nous un gage de qualité du service public et de sa continuité.

Enfin pour assurer une bonne qualité de service et favoriser l'utilisation des transports collectifs, la Région a également conclu des accords de commercialisation avec la SNCF. Ces accords ont pour objet d'appliquer la billetterie et la tarification SNCF pour tous les voyageurs empruntant les lignes autocar régionales. Ils permettent aux voyageurs de bénéficier des réseaux élargis de distribution et d'information de la SNCF.

Un exemple, quand vous êtes à Marseille et que vous voulez remonter sur Nantes, et qu'ensuite vous avez un autocar à prendre pour aller sur votre point d'arrivée final, vous pouvez prendre tous vos billets à Marseille. Je

crois que c'est important pour le voyageur de pouvoir réserver son billet de transport où il se trouve par rapport à la logistique mise en place par la SNCF.

Enfin pour terminer mon intervention, quelques réflexions qui sont en cours actuellement à la Région. La première est l'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite ; il est vrai qu'il nous est essentiel de promouvoir un service de qualité adapté pour tous sur l'ensemble des lignes routières. Les autocars devront s'adapter, ou devront être spécialisés afin d'être dédiés aux personnes à mobilité réduite. Dans cette optique, il convient de déterminer une zone test et d'élaborer une proposition de service. A ce jour, la Région a identifié deux lignes qui nous semblent intéressantes pour effectuer ce test :

- la ligne Le Mans – La Flèche – Saumur où l'on compte plusieurs centres accueillant des personnes handicapées ;
- la ligne Nantes – Saint-Jean-de-Monts qui est située à proximité de plusieurs centres de thalassothérapie.

Ces deux lignes nous paraissent être aujourd'hui les mieux adaptées pour cette étude, mais il est clair que les modalités de mise en place restent encore à discuter.

L'autre point qui nous paraît également important au niveau de la Région, c'est la modernisation des points d'arrêts routiers, et la mise en place d'une information dynamique. Lorsque l'on a vu tout à l'heure les cartes de lignes routières départementales et régionales où, je prends l'exemple de Château-Gontier, nous avons une ligne régionale qui arrive et est en contact avec des lignes départementales. Il nous paraît important de pouvoir informer les voyageurs des différentes correspondances pour qu'ils puissent savoir à quelle heure est leur future correspondance et également voir s'il y a du retard. C'est un point important sur lequel la Région souhaite travailler faciliter encore plus, aujourd'hui, l'intermodalité et pour développer encore plus les transports collectifs.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Monsieur LANGLET merci infiniment pour cette présentation synthétique dans laquelle tous les éléments ont pu être pris en compte. On va changer maintenant, d'échelle territoriale, puisqu'on va passer au niveau du département et celui en particulier de Loire-Atlantique à travers Monsieur VERGER, Conseiller Général bien sûr, mais aussi Délégué du Vice-Président pour les transports.

Marcel VERGER

Conseiller Général de Loire-Atlantique– Délégué du Vice-Président pour les transports

Cf. page 90

Je dois tout d'abord excuser Monsieur DANIEL, Vice-Président, Délégué aux Transports, à l'Aménagement du Territoire et à l'Habitat du Conseil Général de notre département de la Loire-Atlantique qui, à ce moment même, présente en débat et en commission, les projets politiques publics dont nous allons brièvement parler.

Nous sommes nouvellement élus, comme vous le savez, au Conseil Général, et tout naturellement, comme tous les nouveaux qui arrivent, nous souhaitons mettre en œuvre de nouvelles politiques publiques. Il se trouve qu'une réflexion sur un nouveau Schéma Départemental des Transports est en cours puisque nous allons devoir procéder à une nouvelle mise en concurrence de l'ensemble des services de transports réguliers de voyageurs. C'est donc à l'échéance de septembre 2006, où nous remettrons l'ensemble des services en concurrence, que nous inscrirons nos réflexions pour donner un nouvel élan au transport départemental. Nous avons travaillé collectivement sur ce thème et nous avons souhaité également insister sur l'importance du transport scolaire. Nul n'ignore l'importance considérable du transport scolaire dans le transport collectif et l'organisation des territoires en France. Le transport collectif en France est, avant tout, un transport scolaire. Et ce parent pauvre mérite mieux que cette indifférence voire même la caricature qui en est quelques fois faite. Je le sais d'autant plus que je préside une communauté de communes qui co-organise le transport scolaire comme organisateur de second rang.

Sur ce thème, nous nous sommes fixé trois objectifs et ce, afin de trouver le point d'équilibre entre trois pôles de contradiction, à savoir le temps, la proximité et le coût.

Premier objectif, améliorer les temps ; deuxième objectif, harmoniser la tarification et enfin le troisième, rééquilibrer les territoires.

Le premier, améliorer les temps de transport des élèves : tout le monde sait que les temps des transports sont le résultat d'un arbitrage constant entre la proximité et la rapidité. Il faut passer devant la porte de chacun, mais il faut que ça aille vite. On n'a pas trouvé encore tout à fait la réponse. Il faut reposer la question de cet équilibre constamment.

Le deuxième objectif, harmoniser la tarification, ça me paraît essentiel parce qu'aujourd'hui elle est diverse dans les différents secteurs de Loire-Atlantique. Il faut que l'harmonisation de la tarification soit un élément de base, de réflexion pour rapprocher l'égalité des citoyens devant ce service public.

Le troisième, rééquilibrer les territoires : bien évidemment, on sait bien qu'ils ne sont pas tous au même niveau, notamment les secteurs ruraux, les plus faibles, il faut les maintenir, les soutenir et avoir des mesures spécifiques sur les pôles scolaires de proximité dans ces zones qui sont de qualité plus difficile ; ce doit être une réponse collégiale.

L'autre composante des transports départementaux c'est le transport régulier, les lignes que l'on appelle en Loire-Atlantique, le réseau Atlantic'. Le constat que nous faisons, c'est celui à la fois d'une demande très forte de nos concitoyens notamment, comme partout d'ailleurs, sur les périphéries des agglomérations, et ici c'est l'agglomération nantaise qui renvoie un fort déficit d'image.

La volonté est clairement donnée d'une nouvelle impulsion autour des agglomérations à ce réseau qui a su innover, dans un passé pas si lointain, et qui doit désormais franchir une nouvelle étape que l'on considère décisive dans le cadre du nouveau schéma départemental qui est en réflexion.

Pour réaliser cet objectif, l'étude des schémas départementaux des transports et des déplacements sera achevée, nous le souhaitons, en 2005 en se fixant quatre objectifs majeurs.

Le premier, simplification et communication ; le deuxième, intermodalité ; le troisième, adaptation des territoires, et enfin le quatrième, développement durable. Le premier, simplifier pour mieux communiquer : il nous apparaît que la mise en œuvre d'une tarification unique permettrait de franchir un pas décisif mais qu'il faut également conserver une forte cohérence départementale aux transports collectifs. Nous souhaitons certes favoriser le partenariat le plus large possible avec les intercommunalités, surtout dans la simplification, mais en conservant une cohérence départementale et en évitant les initiatives dispersées et les dispositifs purement locaux qui ne pourraient que compliquer encore un peu plus la donne. Notre démarche est très simple, on va du global au local.

Le deuxième objectif consiste à favoriser l'intermodalité pour coordonner les transports, sous toutes ses formes : par la tarification, par l'information et par une politique de coordination : en fait une carte départemental des gares multimodales, représentant les complémentarités entre le train et les cars.

Le troisième point, c'est mieux adapter les transports aux zones desservies. Nous avons identifié en Loire-Atlantique trois zones majeures pour lesquelles il faut imaginer une offre différenciée.

La première, le périurbain : secteur où la demande est la plus forte mais où le problème de la priorité aux transports collectifs sur les voiries d'accès à l'agglomération va constituer un préalable décisif.

Le deuxième, c'est le rural, où les lignes traditionnelles semblent avoir fait leur temps et où il faut donc innover, sans doute vers une extension des transports à la demande au-delà de ce que nous connaissons actuellement telles le type de transport Abeille.

Et enfin la troisième zone, le littoral, où on constate un vieillissement de la population, crée une demande très spécifique en complément de demandes plus classiques.

Enfin, qu'il s'agisse des transports scolaires ou du transport régulier, je voudrais conclure mes propos sur un thème qui m'est particulièrement cher, celui du développement durable. Le transport collectif, c'est un bel exemple du développement durable. C'est par nature un service qui va plutôt dans le sens de ce développement durable puisqu'il peut permettre de limiter l'usage de la voiture et d'aborder les trois pôles du développement durable, qu'il soit économique, social ou environnemental.

C'est à dire social par rapport à la personne, non pas un service de social. Mais, il faut aller plus loin je crois, par exemple, en terme d'utilisation des carburants : les carburants propres. Les politiques s'appuient beaucoup sur des schémas de surprotection de l'environnement ; il faut mettre en application les discours, voir si nous sommes capables de faire circuler nos véhicules avec des carburants moins polluants. Mais évidemment, il y a bien d'autres aspects encore qu'il faut développer. Je trouve que c'est à la fois un ressort de communication et une exigence forte politique.

Voici donc quelques points parmi les plus saillants de nos objectifs politiques. Nous sommes en train d'essayer de les traduire dans un schéma de transport pour lesquels, d'ailleurs, nous discutons avec l'association des transporteurs du réseau départemental. Le partenariat et la discussion avec la profession sont, me semble t-il, une vieille tradition en Loire-Atlantique. Et nous souhaitons qu'il en demeure ainsi. Nous espérons fermement que ce travail débouchera sur une relance et un nouveau souffle pour les transports collectifs routiers dans ce département dans l'intérêt de l'habitant citoyen de la Loire-Atlantique.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Partenariat, relance. Deux mots importants pour votre conclusion. Lors de la présentation des résultats de l'étude de l'ORT et notamment sur le chapitre des enjeux et des attentes, les deux auteurs de ce travail ont mis en évidence toute la problématique de l'interface urbain / interurbain.

Il était donc important dans une après-midi comme celle-là, avec cette ambition de réunir tous les acteurs clés, qu'il y ait un représentant de la dimension, de la composante urbain. Il est juste à mes côtés, c'est Michel NARIOO, de la Ville de La-Roche-sur-Yon, il est adjoint au Maire, en charge des transports. Il va nous expliquer comment s'inscrit la Ville par rapport à cette problématique des transports interurbains de voyageurs.

Michel NARIOO

Adjoint au Maire de La Roche-sur-Yon, en charge des transports

Cf. pages 93 à 95

Tout d'abord deux mots d'explication pour expliquer aussi ma présence ici. Il faut savoir que je suis, comme on vient de vous le dire, Adjoint au Maire de La Roche-sur-Yon. Au moment où au sein du Conseil d'Administration de l'ORT, auquel la Ville de La Roche-sur-Yon participe, je représentais le maire de La Roche-sur-Yon il y un an, la personne qui devait être ici aujourd'hui et qui était prévue, c'était le Maire de La Roche-sur-Yon, Monsieur Jacques AUXIETTE qui fut Président de longues années du GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport). Donc la lourde charge m'échoit aujourd'hui de le remplacer et de vous expliquer comment à La Roche-sur-Yon nous sommes concernés par l'évolution des transports interurbains et les relations avec les différents partenaires qui ont été présentés lors de l'étude.

L'expérience des transports urbains à La Roche-sur-Yon date de très longtemps, puisqu'avant l'arrivée de Monsieur AUXIETTE comme Maire de La Roche-sur-Yon, les transports urbains existaient à La Roche-sur-Yon. Il faut le dire, ce n'est pas Jacques AUXIETTE qui a installé les transports urbains, ils existaient, ils ont été développés et enrichis pendant toute cette époque. C'est un travail qui s'est fait de longue date sur le déplacement des voyageurs.

Aujourd'hui en 2004 nous sommes, à l'ouest de la France, la seule ville préfecture qui en tant qu'agglomération a pour périmètre de transport urbain, la ville. Dans quasiment toutes les autres préfectures de France ce sont des communautés d'agglomérations, des communautés urbaines, etc...

Nous avons une petite spécificité mais l'avenir nous mettra, j'imagine, dans le rang et nous allons passer sûrement d'une communauté de 15 communes à, un jour, une communauté d'agglomération de 15 communes et c'est l'objet des réflexions qui nous animent.

Aujourd'hui il y a 53 000 habitants à La Roche-sur-Yon pour 85 000 - 88 000 sur la communauté de communes, qui sera une future communauté d'agglomération, et l'intervention de trois autorités organisatrices.

Les lignes régulières et les lignes scolaires arrivent sur une gare routière située à La Roche-sur-Yon, avec des projets et des décisions qui ont été prises récemment d'éclater en pôle multimodal cette gare routière, de façon à entrer dans une phase future pour améliorer la desserte des lignes régulières et des transports scolaires.

Et donc, il y a la mise en œuvre d'un travail de concertation entre la Ville, le Conseil Général et les sociétés de transport interurbain, en lien avec la société de transports urbains, la STY, qui travaille sur les lignes du réseau urbain qui vous est présenté ici.

Donc 8 lignes régulières avec des services thématiques, des services spéciaux, une offre élevée.

On est une petite ville mais malgré tout, compte tenu de cette taille, on a une offre élevée et une clientèle scolaire dominante que l'on peut trouver également dans les cartes suivantes sur le transport interurbain. C'est quand même une majorité de scolaires qui sont transportés dans les cars et dans les bus en Vendée et à La Roche-sur-Yon spécifiquement.

Quelles évolutions pour le réseau urbain et interurbain sur le périmètre du territoire yonnais et quelles interrogations cela nous posent ?

Donc, je vous l'ai dit, création d'une communauté d'agglomération sur 15 communes, et ça a été relaté dans l'étude, un certain nombre de partenaires. Cela signifie qu'il va falloir le moment venu transposer sur le territoire de l'intercommunalité, l'autorité de transport.

Le périmètre de transport urbain va donc s'étendre sur plusieurs communes. Il faut pouvoir discuter de comment cela va se passer. On a beaucoup d'interrogations, il y a diverses expériences qui ont eu lieu sur le territoire français. Avec l'élargissement du PTU aux 15 communes, les compétences de transport seront transférées y compris les transports scolaires, puisqu'il est dit dans la loi de juillet 1983 que la compétence de transport scolaire doit être transférée, et la dotation générale de décentralisation pour les transports scolaires doit faire l'objet ensuite de discussion entre le Conseil Général et la nouvelle autorité de transport. Il est alors souhaité un débat à la fois pour maintenir à minima le niveau des qualités de transport public pour les scolaires mais également pour l'ensemble des voyageurs. C'est à dire que pour nous, passer en communauté d'agglomération, donc élargir le périmètre de transports urbains c'est offrir une plus grande possibilité de transports urbains dans une zone urbaine et rurale. Là aussi il faut regarder ce qui est, puisque la Communauté de communes, future communauté d'agglomération est, quand même, à fort potentiel rural et donc on ne peut pas envisager systématiquement de faire des huit lignes actuelles, des lignes du réseau urbain, par exemple, des lignes régulières entre La Roche-sur-Yon et la commune de Mouilleron ou la commune de Thorigny, ça n'a pas de sens.

Il faut travailler en lien avec le Conseil Général et les transporteurs actuels qui ont aussi un savoir-faire, des connaissances, des éléments, pour essayer de trouver la meilleure offre possible qui permettra de développer le transport public, et pour ce qui concerne la ville, de faire en sorte que sur les 20 000 voitures qui rentrent tous les jours à La Roche-sur-Yon, il y en ait quelques-unes de moins. Il n'est pas question de supprimer la voiture, c'est bien évident ; Il est question de diminuer et de faire en sorte que sur les 200-300 personnes qui viennent tous les jours de Mouilleron le Captif à La Roche-sur-Yon, s'il y en ait une cinquantaine d'entre elles qui pourraient monter dans les transports publics, ce serait quand même beaucoup plus sympathique pour tout le monde, pour elles et pour l'ensemble des utilisateurs. De même pour les jeunes qui participent à des activités à La Roche-sur-Yon, éviter que les parents prennent la voiture pour les amener au Conservatoire, au sport, etc. et pour les ramener. Toutes ces choses doivent évoluer et nous souhaitons développer cela. Nous avons déjà une expérience de relationnel sur l'installation du pôle multimodal mais également au sein de la ville. On a trois autorités, je mets à part la Région parce qu'il y a quelques cars qui partent de La Roche-sur-Yon mais c'est relativement limité, par contre on a très fortement utilisé nos voiries urbaines pour les transports scolaires et on a tous les ans mis en place des rencontres de façon à faciliter et à améliorer les relations entre les transports urbains, les transports interurbains et le fonctionnement général de la ville. On souhaite pouvoir développer cela pour améliorer la qualité globale du système et la sécurité du transport.

Un dernier point, la place des taxis, dans un milieu rural. Il nous paraît important d'avoir à côté des transports « lourds » de voyageurs, que sont les transports par cars soit interurbains soit urbains, une possibilité plus souple. Et les taxis sont un élément qui est utilisé à la fois par le Département dans d'autres communautés de communes pour faire du transport à la demande, et qui est utilisé par la STY pour le transport à la demande au sein du périmètre de la ville de La Roche-sur-Yon dans les zones rurales pour faire du transport sur des lignes virtuelles. Et donc, là aussi, on souhaite pouvoir travailler ensemble avec l'ensemble de partenaires pour développer ces filières, peut-être en créer d'autres si nécessaire, et avoir une meilleure efficacité du transport de voyageurs sur notre territoire.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Merci Michel NARIOO, je ne retiendrais que deux choses qui en tous les cas sont apparues comme étant importantes, lors de la préparation : c'est la notion d'intercommunalité et de périmètre de transport urbain sur lequel, j'ai le sentiment, qu'on aura l'occasion de revenir.

Nous changeons à nouveau d'échelle pour revenir sur le département, celui de la Mayenne, avec l'intervention de Yves CORTES, Conseiller Général, rapporteur du dossier transport.

Yves CORTES

Conseiller Général de la Mayenne, rapporteur du dossier transport

Cf. pages 91 et 92

Je vous remercie et je tiens à remercier les organisateurs de cette réunion. Ce n'est pas du tout démagogique mais je trouve que c'est tout à fait intéressant de pouvoir se rencontrer pour échanger, conforter les expériences, surtout entendre les collègues des différentes collectivités territoriales et principalement mon collègue Conseiller Général de Loire-Atlantique, Marcel VERGER.

Je m'aperçois que nos réflexions sont sensiblement les mêmes, avec effectivement, des stades d'avancement qui sont eux légèrement différents, ce qui est un peu normal. Cela peut dépendre un peu de l'historique des uns et des autres.

En ce qui nous concerne, je crois que nous sommes pas mal avancés, on a pu le voir tout à l'heure dans l'étude, sur les cartes, et en particulier dans le domaine scolaire. On le doit à un vrai volontarisme politique, également à des services qui sont convaincus de ce qu'ils font, qui le font avec beaucoup d'abnégation, avec beaucoup de dévouement et je voudrais saluer, dans la salle, Monsieur Yves GAUTIER et Jean-Marc FOUCHER ainsi que Christian BLIN qui lui n'est pas là, qui travaillent énormément sur ces choses là.

L'organisation scolaire c'est quelque chose d'important chez nous, ce sont 18 autocaristes, je voudrais préciser que sur ces 18 autocaristes il y en a 8 qui ne sont pas du département, nous sommes donc des gens vertueux dans les commissions d'appels d'offres.

Ces 18 autocaristes font rouler 255 cars pour notre compte. C'est quand même 20000 kilomètres par jour, 13 500 enfants transportés tous les jours et c'est un budget de 11 millions d'euros. J'entendais quelqu'un qui disait, tout à l'heure, finalement le transport scolaire c'est le parent pauvre. En ce qui nous concerne c'est le troisième budget, immédiatement après les affaires sociales et les routes.

Très honnêtement, bien sûr, on peut toujours améliorer les choses. A l'évidence, ça fonctionne plutôt pas mal et on a voulu donc améliorer le dispositif pas tellement pour le transport scolaire, et je ne vais pas revenir dessus puisque les collègues tout à l'heure d'autres départements l'ont très bien fait.

Je voudrais dire par contre ce qu'on a fait dans le domaine du transport à la demande. Là aussi, nous sommes, me semble-t-il très avancés mais il y a un historique puisque dès la Loi d'Orientation de Transports Intérieurs de 1982, nous avons mis en place, je crois que nous étions les premiers en France, le système de transport à la demande.

A l'époque ça s'appelait le TRC, ça a très bien fonctionné, mais ça ne couvrait pas l'intégralité du département et donc en 2003 nous avons renforcé le dispositif avec un système qui s'appelle «Petit Pégase » et qui lui, couvre l'intégralité du département. Il n'y a plus une zone blanche dans le département ; vous pouvez être dans le village le plus excentré, si vous n'avez pas de permis de conduire parce que soit vous êtes trop jeune, soit malheureusement trop âgé, vous pouvez avoir accès à ce service. Je vais vous expliquer tout à l'heure en quoi consiste le service qui est utilisé grosso-modo à 60 % par des personnes âgées, plutôt pour des applications de nature médicale ou de nature commerciale. Il n'y a pas beaucoup de contraintes mais il y en a quelques-unes. Cela doit fonctionner quatre jours par semaine et dans les quatre jours, on exige qu'il y ait au moins un mercredi après-midi, pour les enfants, et au moins un samedi et puis le jour du marché lorsqu'il existe un marché dans le canton ou dans le secteur.

Pour les personnes âgées, il y a une grosse utilisation médicale ; c'est une personne qui veut aller au cabinet médical du secteur cantonal ou de la communauté de communes ou aller plus loin voir le spécialiste de la sous-préfecture. Et puis, une très grosse utilisation par les jeunes, et qui est en très forte augmentation, principalement dans le domaine du sport et le domaine de la culture, fréquentation donc des entraînements de sport, et puis culturellement principalement les fréquentations des écoles de musique. Comment est-ce que ça se passe ?

Nous avons une centrale de réservation, mobilis accessible par un numéro vert, un numéro extrêmement simple 0800 666 321 ; les réservations doivent avoir lieu la veille ; les tarifs sont eux aussi très performants puisque nous avons découpé le département en 9 territoires : à l'intérieur d'une même zone, le tarif est d'1,5 euros avec demi-tarif pour les moins de 26 ans. La fréquentation est à plus de 80 % pour des jeunes de moins de 26 ans, qui paient seulement 0,75 euros pour une zone, et le tarif le plus cher étant de 3 euros pour les plus de 26 ans

et hors zone. Lorsque je dis hors zone c'est y compris hors département et hors région. Par exemple, pour ce qui me concerne, je suis maire de Pré en Pail, nous sommes tout à côté d'Alençon, de Bagnoles-de-l'Orne, de la Ferté Macé, de Sillé-le-Guillaume dans la Sarthe, les utilisateurs ont le droit d'aller dans les départements à côté, lorsqu'ils en ont besoin, que ce soit pour des motifs médicaux, des motifs sportifs ou toute autre demande, on ne leur demande évidemment pas le motif.

Je voudrais conclure par rapport au souci d'harmonisation et de concertation ; je crois qu'il faudrait encore aller plus loin, je ne sais pas si c'est prévu qu'on puisse recevoir ensuite une petite liste des participants avec le nom et la qualité des personnes et leurs coordonnées, pour qu'on puisse continuer effectivement à travailler ensemble. Je suis également demandeur d'une coopération interdépartementale et même interrégionale. Par exemple à Pré en Pail, tous les matins, j'ai deux cars complets d'enfants du secteur qui vont à Alençon. Donc il est clair que notre rôle me semble t-il, que ce soit aux élus locaux ou aux fonctionnaires est d'organiser la vie de la société pour aider nos concitoyens. Dans nos secteurs les jeunes nous demandent le droit à l'éducation ; ils fréquentent les lycées d'Alençon. Pour le droit à la santé, la réponse est dans les hôpitaux d'Alençon. Nous en sommes beaucoup plus près que des établissements mayennais et ligériens. Le Conseil Général en a pris acte et finance ces déplacements à l'extérieur du département. Je souhaiterais que l'on puisse organiser cette interdépartementalité, cette interrégionalité, sur un plan géographique, sur un plan des participants, les collectivités, les transporteurs. Et par exemple en ce qui concerne les transporteurs, ce serait bien que, quand on est un grand groupe et qu'on a une couverture multidépartementale, on autorise les usagers d'un département, à partir du moment où ils se sont acquittés d'un abonnement annuel, à utiliser le car du département, et que ce ne soit pas géré en chapelle puisque tout cela est consolidé après sur un plan financier au niveau de la holding au-dessus ainsi qu'avec les services de l'Etat.

Monsieur le Directeur Régional de l'Équipement, et sans que vous le preniez en mauvaise part, vous vous êtes assigné trois missions qui étaient de réguler l'accès à la profession, de contrôler et de suivre la réglementation et de faciliter donc les échanges et la concertation. Il y a une mission qui me paraît au moins aussi importante que ces trois là, voire même un petit peu plus, c'est de nous mettre à disposition des routes qui permettent aux cars d'y fonctionner dans des conditions de bonne sécurité et de bonne rapidité.

Alors vous pourriez me renvoyer l'ascenseur en me disant que certes c'est vrai pour les routes nationales mais pour les routes départementales, il faut que nous le fassions. En arrivant tout à l'heure j'étais un petit peu en avance, il se trouve que j'ai pris la presse locale, et j'ai vu qu'il y a une association qui veut se dissoudre parce

que la route des estuaires vient de se terminer donc il n'y a plus de travail à faire. Monsieur le Directeur, j'imagine que vous allez pouvoir maintenant concentrer l'ensemble de vos efforts régionaux plutôt sur l'intérieur des terres et en particulier pour la Mayenne qui en a bien besoin.

Et le dernier point, je voulais lancer un troisième appel, mais mon collègue et voisin l'a fait, au lieu de lancer moi-même un appel, je vais répondre à son appel, c'était sur le développement durable et les biocarburants, je pense que tous ensemble on devrait y travailler. Pourquoi tous ensemble ? Pour des raisons de masse critique et de taille critique. Il est clair qu'on sera beaucoup plus performant et beaucoup plus crédible si les 5 Départements, le Conseil Régional et puis les 5 communautés d'agglomération, 4 pour le moment, y travaillent en même temps, parce que là on pourrait voir effectivement une masse de commandes qui permette à des gens de s'intéresser à cette production de manière plus importante. Voilà donc ma triple demande : augmenter la concertation y compris en ce qui concerne la fabrication des routes, l'harmonisation et le développement durable.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Ce serait plutôt une priorité d'après ce que j'ai cru comprendre. J'imagine que vous aurez l'occasion de discuter entre vous lorsque nous aurons fini ce tour de table. Je voudrais juste attirer l'attention sur cette demande de dialogue qui effectivement revient en permanence dans les interventions et j'imagine que notamment l'ORT va certainement y réfléchir car il y a là un espace, une demande, un besoin. Monsieur CUMANT, vous êtes le Président Régional de la FNTV, c'est vous qui allez conclure cette table ronde avant que l'on rentre dans l'échange, la discussion.

Patrick CUMANT

Président Régional de la FNTV

Cf. pages 98 et 99

Ce que j'en retiens dans un premier temps, c'est une satisfaction globale des transports publics de voyageurs, ce qui est un point très favorable.

Quelques mots sur la profession : en transport interurbain de personnes en Pays de la Loire nous sommes une centaine de personnes, je ne sais pas si nous sommes 120 ou 89 tout au moins nous sommes une centaine d'entreprises qui emploient 3200 salariés et qui exploitent 2500 véhicules. Notre chiffre d'affaires annuel est de 210 millions d'euros, et nous avons un âge moyen de parc inférieur à 10 ans. On voit, au regard de nos analyses, une évolution en matière d'achat du matériel de petite capacité pour répondre aux besoins des collectivités en transport à la demande et des attentes nouvelles à destination des personnes à mobilité réduite. Globalement, la répartition des entreprises sur le territoire est assez uniforme.

L'activité des sociétés de transport que je représente est principalement axée sur l'activité des lignes régulières interurbaines (lignes régulières dans le cadre des schémas départementaux, lignes régionales et lignes TER, et sur les services interurbains de transport dans le cadre des services spéciaux scolaires ; une activité est aussi très importante c'est le service occasionnel et le service des transports privés, services ouvriers. Suite à la LOTI et au principe de conventionnement, les entreprises se sont organisées sous forme de fédération afin d'être des partenaires, dans nos métiers de service, des collectivités que vous êtes. Profession volontaire dans une démarche de modernisation sociale, nous avons dans cette profession un déficit d'image qui se traduit trop souvent et malheureusement par de graves difficultés de recrutement.

C'est pourquoi la profession s'est engagée dans une démarche de modernisation concrétisée dans sa première phase par la signature d'un accord paritaire social en date du 18 avril 2002. Le but de cette action est de fidéliser nos partenaires conducteurs au métier et de les sensibiliser à leurs responsabilités sécuritaires et qualitatives. Il faut attirer une population jeune dans ce métier par la mise en place de formations qualifiantes. Un projet de directive européenne nous encourage à aller dans ce sens là car nous pourrions ramener l'âge de la conduite d'autocars de 21 ans à 18 ans. La profession, si cette directive pouvait être prise, s'engagerait alors

dans une politique de professionnalisation et de qualification de type CAP, BEP, bac professionnel de conducteur routier de voyageurs. Nos entreprises sont des entités économiques à parts entières et néanmoins citoyennes, qui constituent une profession attentive aux besoins des usagers, engagée dans un souci permanent d'optimisation de la sécurité et de la qualité.

Un transport collectif, et vous l'avez dit Monsieur CORTES, c'est aussi et surtout un équipement de mobilité au service de la protection de l'environnement. Les statistiques font apparaître la pertinence de l'autocar en concurrence avec la voiture individuelle et qu'à partir du moment où l'on transporte un minimum de 15 personnes l'autocar pollue globalement moins. Je conclurais sur ce point pour qu'on puisse répondre aux questions que vous aurez à nous poser.

Le temps du débat

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Par rapport à ce que vous avez pu présenter, il y a deux choses qui marquent, qui viennent à l'esprit. La première : vous avez voulu montrer finalement le poids que peut représenter ce secteur d'activité. La deuxième chose, c'est que vous êtes des opérateurs économiques, certes, mais vous êtes aussi des acteurs à part entière, partie prenante de cette politique des transports interurbains. Dans la préparation de ces débats, de ces interventions, il y a quelque chose qui est ressorti très fortement. Au fond c'était de dire, dans cette période de redistribution des compétences, mais surtout dans cette période notamment marquée par tout ce qui est la logique de l'intercommunalité avec une redistribution spatiale, quelle pouvait être la place de la composante routière dans le transport interurbain de voyageurs. Quelqu'un veut bien réagir à cette question, à cette inquiétude dans tous les cas ?

Yves CORTES

Conseiller Général de la Mayenne, rapporteur du dossier transport

La réponse me semble relativement évidente et d'ailleurs en corrélation avec ce que je disais tout à l'heure par rapport à l'équipement des routes. Il est clair que tout ça doit être complémentaire ; en un mot qui est beaucoup employé aujourd'hui et qui à mon avis ne doit pas être un effet de mode mais doit correspondre à une vraie réalité, c'est l'intermodalité. Je crois que c'est la Région qui va gérer en direct un certain nombre de trains, et puis il y a après le transport routier. Tout cela doit être fait en cohérence. Le système dont je parlais tout à l'heure en ce qui concerne le Conseil Général de la Mayenne, est un peu le dernier maillon de la chaîne où l'on va au plus près des habitants, jusque dans les fermes. Quelque part, les fermes on doit pouvoir les ramener vers les chefs-lieux de canton, les chefs-lieux de cantons vers les sous-préfectures, les sous-préfectures vers la préfecture et les préfectures de département vers la préfecture de région où chacun met sa compétence. Après, effectivement chacun l'organise comme il le souhaite. Ce que je n'ai pas dit tout à l'heure et qui me paraît important, à part quelques grands axes forts on n'a plus de lignes régulières où les cars sont à vide, ce qui fait toujours très désordre auprès des contribuables et du grand public et ce qui dévalorisait à tort le transport public parce qu'il est à mon avis un des meilleurs transport qui soit. Maintenant ce sont des lignes « virtuelles »,

elles ne fonctionnent que quand il y a une demande, elles ne coûtent que quand elles servent. Tout cela me paraît devoir être traité de manière parfaitement complémentaire et pas concurrente, on ne va pas venir avec un train dans une ferme ni avec un gros car. Donc c'est d'abord le taxi, le mini-bus ensuite le car, et ensuite le train.

Michel NARIOO

Adjoint au Maire de La Roche-sur-Yon, en charge des transports

Je pense que le fait qu'il y ait de nouvelles répartitions territoriales, en application de la loi c'est à dire du juridique, le fait que le PTU d'une agglomération passe d'une ville à 15 ou 30 communes autour de la ville centre modifie au niveau juridique la responsabilité politique du transport des voyageurs mais en aucune façon ne modifie le besoin de transport de voyageurs. Ce qu'il faut trouver, c'est l'équilibre entre ce qui est de la responsabilité interne aux PTU et le relationnel avec l'extérieur. Comment faire en sorte que les entreprises de transport au service de l'urbain et de l'interurbain donc qui peuvent être soit différentes, soit complémentaires, soit unique selon les cas, puissent assurer le service de transport de voyageurs en conformité avec la réglementation mais surtout en répondant aux besoins ? Je rejoins ce qui vient d'être dit : l'imagination doit exister effectivement parce qu'il n'est pas obligé qu'il y ait un car de 50 places qui fasse telle ligne toutes les heures. Ce n'est pas obligatoirement la solution ; il peut y avoir un car de 50 places qui fait la grande ligne et qui part de Montaigu (je vais prendre le cas de la Vendée) en direction du chef-lieu et arrivé à l'entrée de la Roche-sur-Yon la ligne peut se transformer en ligne de cabotage éventuellement ou aller à un point multimodal où c'est repris par le transport urbain, etc ...

Je crois qu'il ne faut exclure aucune solution. Il faut s'adapter à chaque situation et il n'y a pas à mon avis de règle fondamentale qu'il faut appliquer systématiquement. Il faut être souple avec la volonté d'avoir une complémentarité au meilleur coût.

Romain LANGLET

Conseiller Régional des Pays de la Loire – Membre de la Commission Aménagement, Infrastructures, Transports et Déplacements

Tout à l'heure dans mon intervention, j'ai bien noté et j'en suis convaincu, que le transport routier n'est pas un choix par défaut pour la Région. C'est bien un choix pertinent pour desservir le secteur, c'est vraiment un outil d'aménagement du territoire et il me semble qu'il est amené à se développer en fonction des besoins. On voit bien aussi qu'entre les différents Départements et la Région, il y a aussi des points à mettre en place pour améliorer encore le système. Je vais prendre l'exemple de Loire-Atlantique, puisque je suis actuellement également élu de Savenay, à la communauté de communes qui n'est pas compétente en matière de transport. La Région souhaite avec les élus locaux que la gare de Savenay devienne un pôle d'échange multimodal fort. Il faut absolument que sur ces points d'échanges multimodaux forts, la Région mette un point d'honneur à ce que se soit toujours vérifié, c'est qu'il y ait au moins un espace pour les cars. C'est à dire que les autocars puissent arriver à la gare, puissent y stationner, puissent en repartir correctement. Et je prends cet exemple, puisque aujourd'hui communauté de communes, on n'a pas de compétence en matière de transport et on recherche, on réfléchit à comment on pourrait faire venir également dans le cadre de l'intermodalité les personnes qui gravitent, les habitants qui sont autour de la gare de Savenay, sur Malville, sur La Chapelle. On a besoin de réfléchir à les amener autrement à la gare que par la voiture. Je me retrouve dans les préoccupations de Marcel VERGER, du Conseil Général de Loire-Atlantique, quand il émet l'idée d'innover dans les transports en communs interurbains. On a à innover, c'est vrai qu'il y a de grandes lignes qui sont indispensables, mais aussi il ne faut pas oublier les petites lignes qu'on pourrait mettre en place demain pour desservir d'autres endroits du territoire peut-être oubliés aujourd'hui.

Jean-Paul OURLIAC

Directeur Régional et Départemental de l'Équipement des Pays de la Loire

Face à la question qui est posée de la place de la composante routière, j'ai bien entendu et je souscris à ce qui a été dit, je voudrais revenir sur un point de méthode, sur une question qui nous est posée à tous, qui est celle de la coordination. Nous allons avoir pour les transports de voyageurs deux grilles finalement très simples d'examen. La première est une grille géographique. La deuxième est une grille modale. La grille géographique c'est

que la loi ou les lois ont prévu qu'il y avait des autorités organisatrices qui étaient chacune compétentes dans des périmètres plus ou moins concentriques. Donc la communauté urbaine ou la ville est compétente sur un périmètre de transport urbain, ensuite le Département est compétent pour les transports départementaux, la Région pour les transports régionaux, l'Etat pour les transports nationaux. Les problèmes de cohérences se posent toujours à la limite de ces périmètres. Et c'est vrai que ça a été fort bien expliqué dans le cas de La Roche-sur-Yon, une ville qui n'a pas encore une structure d'agglomération ; la demande de transport dépasse les limites de la commune centre et donc il faut une organisation en concertation avec le Conseil Général.

De la même manière, il est évident qu'entre les lignes départementales et les lignes régionales il y a une concertation de fait ; et si on n'en parle pas, c'est à mon avis symptomatique d'un mode de fonctionnement qui est tout à fait régulier, tout à fait harmonieux. On dit que les peuples heureux n'ont pas d'histoire. On n'évoque pas aujourd'hui et aucun des intervenants n'a évoqué, de manière forte, des problèmes de coordination entre autorités organisatrices parce qu'ils sont entrés dans les mœurs et que chacun d'entre vous les gère naturellement au quotidien. Et c'est une excellente chose.

Mais je peux dire qu'on ne ferait pas nécessairement le même constat partout en France et dans toutes les agglomérations et dans toutes les régions. Alors, disons-le, il y a une coordination qui se fait et elle se fait au quotidien de façon régulière et de façon satisfaisante.

Il y a une deuxième grille d'examen qui est la grille modale au-delà de ces contraintes géographiques : la Région est en charge de ce qui est transport ferroviaire, les TER qu'ils soient départementaux ou régionaux. C'est à dire que la Région est en charge aussi bien des TER qui desservent Nantes Saint-Nazaire à l'intérieur donc d'une surface départementale ou de ceux qui vont de Nantes à Laval ou au Mans, qui sont actuellement plutôt interdépartementaux. Et là, il va y avoir un problème de concertation, une concertation nécessaire, pour que les différents modes n'entrent pas en concurrence. Ils peuvent entrer en concurrence sur différents points, le premier bien sûr ce sont les horaires, le deuxième thème de concurrence ça peut être la tarification. Et je crois qu'il faudra pour que notre système continue à fonctionner harmonieusement qu'il y ait des lieux de rencontres. Le schéma régional des transports et les groupes de travail qui servent à l'élaborer et à le faire vivre, sont un de ces lieux de concertation où on pourra se poser la question de savoir si, quand on a des billets à tarif unique, par exemple pour aller de Laval au Mans à 1 euro en car, le tarif ferroviaire d'un TER est supérieur à 1 euro, ce qui est probable dans la grille actuelle. Comment est-ce que les collectivités gèrent entre elles et avec les transporteurs les conditions de concurrence ? Et ça c'est une question à laquelle, je crois, le schéma régional de transport et l'ensemble des autorités devront répondre.

Marcel VERGER

Conseiller Général de Loire-Atlantique– Délégué du Vice-Président pour les transports

Je n'ai pas grand chose à rajouter, par rapport à tout ce que j'ai pu suivre comme propos, J'ai retenu tout à l'heure dans la présentation de Madame Daviaud qu'en 1914 le mode ferré était dominant et que la société a évolué ; c'était un système beaucoup trop lourd, moins souple donc on est passé aux véhicules routiers. On a eu une politique de création d'axes routiers qui amenait les véhicules à s'agglutiner aux entrées des agglomérations. Aujourd'hui, on constate qu'on arrive à une saturation, on peut doubler par 2 par 3 les axes routiers qui amènent, qui drainent vers les grandes agglomérations, on ne trouve pas de réponse pour les faire circuler dans l'agglomération. On voit bien qu'on arrive à une situation qui n'est plus possible si on n'a pas d'autre solution.

Les solutions, c'est tout ce qui a été dit, c'est l'intermodalité, le tarif harmonisé, j'allais dire unifié ; c'est assez complexe, le tarif unifié, parce qu'on voit bien que les modes de transport sont plus ou moins souples sur cette approche de tarification unique. Entre autres, il y a des principes de tarification pour la SNCF qui ne sont absolument pas les mêmes que ceux qu'on pourrait appliquer sur des cars à l'intérieur d'un département ; pour les uns c'est au kilomètre, pour les autres c'est une répartition de charges entre ceux qui sont les plus loin et ceux qui sont les plus proches. Il faut donc croiser tout cela et il n'y a pas de réponses faciles mais il y a une volonté politique à développer.

Évidemment, pour la composante routière, on ne peut faire un colloque sur les transports routiers sans parler des axes routiers, ça me paraît une évidence. On ne l'a peut être pas fait assez, il faut croiser le schéma routier et le schéma de transport, ça me paraît être évident. On arriverait à trouver des solutions plus rapides, des propositions plus pertinentes si on avait cette intermodalité entre les différents services et entre les différents acteurs. Donc je voudrais simplement conclure : si on parle d'intermodalité sur les transports, essayons de mettre en place l'intermodalité entre tous les acteurs du transport et les infrastructures routières.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Merci, je propose maintenant que vous posiez des questions aux intervenants. Questions, interventions. Il n'est pas interdit aux intervenants de se poser des questions entre eux du reste.

Quelqu'un dans la salle

Monsieur Verger a parlé de diminuer les temps d'accès aux écoles pour les enfants.....(inaudible).

Marcel VERGER

Conseiller Général de Loire-Atlantique– Délégué du Vice-Président pour les transports

C'est la bonne question, si je vous répondais en minutes. Moi, je vais plutôt vous répondre vers une tendance, un objectif à atteindre, c'est 30 minutes.

Yves CORTES

Conseiller Général de la Mayenne, rapporteur du dossier transport

C'est absolument ce que j'allais dire. Avis partagé par le Conseil Général de la Mayenne.

Marcel VERGER

Conseiller Général de Loire-Atlantique– Délégué du Vice-Président pour les transports

Disons que tout a un coût, toute décision ou orientation a une incidence de coût. Donc vous avez pu noter qu'au Conseil Général les orientations n'ont pas été affichées à 30 minutes, c'est une tendance vers, dans tout objectif on n'y arrive pas à 100 % d'un jour à l'autre. Donc là ça rentre dans la réflexion également de l'harmonisation d'une tarification qui également engage quelques paramètres à revoir par rapport aux différents territoires, différents syndicats de transport. Mais ça c'est un débat que l'on aura à mener au niveau de la Loire-Atlantique, en espérant qu'on trouve une réponse dans l'intérêt évidemment de l'équité sur le plan départemental.

Yves CORTES

Conseiller Général de la Mayenne, rapporteur du dossier transport

En ce qui nous concerne là-dessus, ce n'est pas qu'une histoire d'argent et de moyens à mettre en œuvre, c'est aussi un arbitrage à faire, un arbitrage politique au sens noble du terme. Il est clair que pour un car de transports scolaires, je vais parler plus des territoires ruraux, mais à mon avis pour les territoires urbains la problématique est la même, vous avez le choix de passer à la porte de chacun, le car peut passer dans chacune des fermes, mais s'il passe dans chacune des fermes, il y a 50 points d'arrêts, alors auquel cas c'est une heure et demie donc on va à la porte de chacun mais ça dure très longtemps.

A contrario vous pouvez refaire que du ville à ville donc là ça va être extrêmement court mais par contre le service est moins bon, donc l'arbitrage, comme souvent dans la vie, c'est une sorte de juste milieu à trouver. Donc c'est effectivement un peu une histoire d'argent, mais c'est aussi une histoire d'arbitrage politique pour voir ce que l'on privilégie.

C'est une tendance lourde en tous cas au Conseil Général de la Mayenne, nous avons tendance à diminuer les points d'arrêt, d'abord pour des questions de sécurité, il y a une nouvelle réglementation qui est actuellement en cours d'élaboration et mes voisins du Conseil Général de l'Orne qui ne sont pas ici présents parce qu'ils ne sont pas ligériens mais normands le savent parce que malheureusement ils ont connu deux accidents mortels ces derniers temps.

En plus, laisser les gens amener leurs enfants au bourg à côté ou au petit village ça conforte la boulangerie ou quoique ce soit du petit village parce que les gens y font les courses en même temps.

A un moment c'est un arbitrage d'une nature politique, on ne peut pas passer partout ou alors ça veut dire que c'est aller les chercher avec un taxi individuel pour chacun des enfants.

Marcel VERGER

Conseiller Général de Loire-Atlantique– Délégué du Vice-Président pour les transports

C'est évidemment une décision entre la proximité, le coût et puis le temps, c'est le fameux triangle des contradictions. Il faut trouver le milieu, et ça il n'y a que le politique qui peut le faire parce qu'il faut trancher.

Mais un élément important qui me paraît essentiel dans cette approche, qu'il ne faut pas oublier, c'est également le schéma d'équipement en collèges et en établissements scolaires. Est-ce qu'on va plus vers des

collèges 600 ou des collèges 400 ? Plus on met des établissements importants plus le temps de transport est important, plus on draine plus large.

Donc tout ça c'est une politique d'aménagement d'ensemble et on voit bien que tout se tient. Que se soit les transports, on ne transporte pas que pour transporter, on transporte des élèves, on transporte du public, qui vont d'un point à l'autre. Et le point dans ce cas là pour les scolaires, c'est l'établissement.

Je suis plutôt porté à croire que les établissements doivent être adaptés au tissu rural parce que les questions ne se posent pas en milieu urbain, pas de la même façon. En milieu rural, il faut aller vers des établissements plutôt plus petits, que des gros établissements.

Jean-Paul OURLIAC

Directeur Régional et Départemental de l'Équipement des Pays de la Loire

Je rebondirais bien sur ce qui vient d'être dit parce que ça me paraît fondamental dans notre débat, et je salue la rigueur, l'ouverture que j'ai entendue dans ces propos c'est qu'il y a toujours plusieurs solutions à un problème. Quand on veut diminuer le temps de transport, une première solution, c'est de mettre un collège dans chaque cour de ferme mais ça a un coût.

Quelqu'un à la tribune : « Un collège agricole. »

Pas nécessairement un collège agricole parce qu'il faut offrir une diversité des formations mais ce que nous savons tous c'est que, si on veut avec les modes de fonctionnement actuels (alors je ne demande pas bien entendu aux élus de s'engager, je le dis sous ma propre responsabilité), mais si on veut arriver à respecter l'objectif des 30 minutes dans nos départements cela va se traduire par la nécessité de construire X collèges supplémentaires. Alors par contre, d'autres solutions, qui effectivement consistent à dire qu'on ne prend pas nécessairement les élèves sur le pas de leur porte, qu'on les prend au bourg et qu'on participe par-là même, et là, j'ai également entendu avec beaucoup d'attention ce qui a été dit : qu'on conforte ses bourgs dans leurs fonctions et en particulier dans les fonctions commerciales parce qu'après tout si les parents d'élèves vont chercher leurs enfants, ils en profiteront pour faire leurs courses en attendant le bus. Ca me paraît extrêmement important parce que le transport est lié à une politique d'aménagement et c'est bien ce

qu'affirmait l'un des trois textes fondateurs que nous avons cité à savoir la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain). Et cette loi a expliqué qu'il ne fallait pas implanter des constructions, implanter des logements sans se préoccuper de ce l'on allait pouvoir faire en matière d'aménagement et en matière de transport. Cela peut être une première réponse aux questions que nous nous posons tous sur l'inflation des transports, les problèmes de déplacements domicile-travail. Bien sûr, il y aura de plus en plus de déplacements domicile-travail. Mais je crois qu'à travers les documents de planification ou les documents d'urbanisme, les SCOT, les plans locaux d'urbanisme, il faudra aussi que l'on veille, que l'on analyse et c'est ce qui est en train de se faire en Loire-Atlantique dans l'agglomération Nantes - Saint-Nazaire, à ce que ça induit, ce que ses propositions de déplacements induisent comme infrastructures et comme déplacements ou comme nécessité de prévoir des transports.

Je crois que nous avons tous effectivement à y veiller, il n'y a pas de transport routier s'il n'y a pas de route. A partir de là, notre objectif à tous, c'est que les routes soient les meilleures possibles. Nous savons que les infrastructures ont un coût, par les temps qui courent, c'est vrai que l'Etat a eu des difficultés à équilibrer son budget et qu'il y a eu des régulations sur le contrat Etat-Région. Nous nous en sommes expliqués avec les principales collectivités, il y a d'ailleurs un plan de relance qui vient d'être lancé et qui va permettre de retrouver une courbe normale en cette fin d'année. Pour l'avenir, on va retomber dans une démarche de concertation parce que la mise en œuvre de la décentralisation en matière routière va être engagée, notre région a un avantage, c'est qu'elle est très bien desservie par des autoroutes et en particulier, des autoroutes concédées, ça a une conséquence, c'est que comme l'Etat va conserver les grands axes de transit nationaux et européens dès lors qu'il y aura une autoroute, il ne conservera pas d'autres axes et donc la question de l'entretien des infrastructures de transport interne va être largement posée aux collectivités et notamment aux Conseils Généraux.

Michel NARIOO

Adjoint au Maire de La Roche-sur-Yon, en charge des transports

J'aimerais bien que Romain LANGLET intervienne tout à l'heure sur les politiques tarifaires parce que je pense qu'une coordination régionale sur ces sujets là n'est pas superflue avec en arrière plan la possibilité d'une billettique qui pourrait faciliter un certain nombre de choses.

Moi, par rapport aux infrastructures et aux transports de voyageurs en général incluant les scolaires, j'aimerais que l'Etat, et c'est son rôle, nous définisse des normes sur les arrêts en zone rurale. A La Roche-sur-Yon, nous avons une zone rurale importante, et je le rappelle, La Roche-sur-Yon c'est moitié ville, moitié campagne. Au niveau de l'environnement, autant on sait faire un arrêt correct en milieu urbain pour recueillir en sécurité des voyageurs, autant en milieu rural on est un petit peu perdu. Alors j'ai entendu, un Conseiller Général, dire tout à l'heure, qu'il y avait une réglementation en cours d'étude, mais moi j'aimerais bien que l'Etat nous dise qu'elles sont les règles de sécurité en matière d'arrêt et de contrôle des récupérations de voyageurs en campagne et que l'on puisse effectivement aménager. Il faut que les routes ne soient pas avec des angles droits et dangereuses. Mais nous en ce qui nous concerne notre problématique, récupérer un voyageur en campagne, dans quelles conditions de sécurité devons-nous le faire ? Aujourd'hui, on n'a pas beaucoup d'ouvertures.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Monsieur LANGLET, vous avez été interpellé, tarification unique, intermodalité, coordination qui est revenu souvent, il y a une attente très forte.

Romain LANGLET

Conseiller Régional des Pays de la Loire – Membre de la Commission Aménagement, Infrastructures, Transports et Déplacements

Je suis élu depuis très peu de temps, depuis mars, et c'est ma première intervention en tant qu'élu, et pour faire mon intervention j'ai travaillé avec les services de la Région, et c'est vrai que je me suis aussi posé pas mal de questions. Et concernant aussi cette coordination, j'ai eu le sentiment qu'il y avait une demande et que cette demande était très forte. Par rapport à cette demande, la Région a un rôle important à jouer. Elle est déjà actuellement en cours de réflexion sur un nouveau schéma régional de transports collectifs. Quelques interlocuteurs ont déjà été contactés. Tout ce qui avait été prévu dans l'ancien schéma est déjà dans une phase de finition importante. Il faut repartir sur une nouvelle réflexion.

Au niveau de la coordination, il y a un comité régional des partenaires des transports publics et qui s'est réuni une seule et unique fois pour son installation en juillet 2003, ce comité avait décidé de la création de groupes de travail. Un, était sur l'information multimodale, un autre sur la tarification sur les différents réseaux, un troisième sur les déplacements des personnes à mobilité réduite au niveau des besoins et de leurs attentes. Ces groupes de travail devraient, si on arrive à tenir notre calendrier, se réunir très prochainement pour relancer l'ensemble de ces problématiques. Il y a vraiment un nouvel élan au niveau de la coordination des différents interlocuteurs. Dans ces groupes de travail on pourra réfléchir à la différence qui existe aujourd'hui en tarification. Il est important aussi de rappeler que par exemple à la Région, avec ses TER, on est sur une base de tarif qui nous est imposée par la SNCF. Nos accords commerciaux avec la SNCF nous imposent des tarifs nationaux. Il faut réfléchir, lorsqu'on fait un billet unique ou une tarification unique, à savoir comment on intègre cette donnée. Il y a un exemple de coopération qui est importante c'est Métro Océane aujourd'hui. Métro Océane est une ligne qui marche très bien. Pour ceux qui ne connaissent pas, c'est une ligne ferroviaire régulière TER, où le voyageur qui fait Nantes / Saint-Nazaire peut utiliser avec un même billet le service de transport des deux communautés, soit Nantes Métropole, soit de Saint-Nazaire donc la STRAN et puis la TAN, mais aussi les transports de Loire-Atlantique. Et là on a à réfléchir sur cette coordination, puisque aujourd'hui si on veut développer les transports collectifs, si on veut pousser l'ensemble des voyageurs à prendre de plus en plus les transports en commun on a intérêt au maximum à simplifier les tarifs. Mais ça impose une réflexion globale avec tous les interlocuteurs, puisque ça pose des problèmes de billet, quel billet on met, comment on fait pour contrôler. Donc là on a tous besoin de se mettre autour d'une table que ce soit les transporteurs, que ce soit la Région, que ce soient également les Conseils Généraux. Et ce, avec la spécificité de chaque Conseil Général, puisqu'on vient de voir que la Loire-Atlantique veut passer à un tarif unique sur l'ensemble de son territoire, que le Conseil Général de Mayenne a 9 zones, et qu'il y a tout ça à mettre sur le tapis et en discuter entre nous. Je ne veux pas mettre trop de pression sur les services, mais la Région a un rôle important au niveau de cette coordination.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Patrick CUMANT voulait intervenir. Il y a Monsieur MERLET, également.

André MERLET

Conseil Général de la Vendée

Je voudrais tout d'abord faire un commentaire par rapport à ce que vient de dire l'élu de la Région. Je ne crois pas qu'il y aura de solutions adaptables à tous les départements, on n'a pas du tout la même organisation, au niveau population, on n'a pas les mêmes populations.

Au niveau de la Vendée, on est certainement plus proche de la Mayenne en terme de desserte de transport. On n'a pas de relation ville à ville comme il peut y avoir entre Nantes et Saint-Nazaire. Je ne crois pas qu'il y aura des solutions qui seront forcément adaptables dans tous les départements et de la même manière, même si l'objectif d'une tarification unique ça me semble quelque chose d'important.

Je voudrais également revenir sur les propos de Monsieur NARIOO puisqu'il a souligné que depuis pas mal d'années, il y a une concertation entre les deux autorités, qu'on a avancé sur des projets importants malgré des susceptibilités différentes.

Cela étant aujourd'hui, alors je m'adresse plutôt à Monsieur le Directeur Régional de l'Équipement, on bute sur un problème de financement puisqu'on avait monté des plans de financement avec l'intervention de l'État qui étaient à l'époque de l'ordre de 35 %, sur des investissements qui sont de 3 à 4 millions d'euros. Donc je voulais savoir si de son côté, l'État avait l'intention de revenir un peu sur une politique de transport qui semble avoir perdu un peu de son importance depuis quelques années ou depuis quelques mois.

Jean-Paul OURLIAC

Directeur Régional et Départemental de l'Équipement des Pays de la Loire

En matière d'infrastructures routières, je pense que les Vendéens n'ont pas jusqu'à présent à se plaindre puisque les ¾ des crédits du contrat Etat-Région, depuis le début de ce contrat de plan, ont permis de réaliser et d'achever un certain nombre d'infrastructures en Vendée.

Je vais anticiper sur la réponse des vendéens, en disant peut-être étions-nous prêts avant tout le monde, je ne sais pas. Sur les problèmes de transport urbains je ne pense pas qu'il y avait des actions spécifiques qui étaient

prévues en l'absence justement de périmètre de transport urbain spécifié. Sur les pôles d'échanges, nous avons plusieurs cas, dont celui de Challans. Actuellement, le cas des pôles d'échanges multimodaux, est prévu dans le contrat Etat-Région. Donc nous avons eu une discussion qui n'était pas le seul fait de l'Etat, qui était le fait de la Collectivité Régionale et également des autres partenaires qui a consisté sur les deux dernières années à essayer de savoir quel était l'éventail des projets à réaliser dans la région, être sûr d'avoir au regard des financements inscrits au Contrat de Plan une liste à peu près exacte des projets qui pouvaient se réaliser pour savoir en fonction de quelles règles, puisque les règles n'ont été fixées que tout dernièrement, financer les investissements.

L'idée a été, mais ça n'était pas la décision de l'Etat seul, que l'on ne pouvait pas financer le premier projet qui était arrivé sans avoir une vision globale de l'ensemble des éléments qui allaient être financés. Je crois que cette étape est actuellement dépassée, et que les premiers projets parmi lesquels effectivement figurent Challans et La Roche-sur-Yon vont pouvoir être débloqués soit en fin de cette année, soit dès l'année prochaine.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Merci pour cette réponse. Monsieur CUMANT vous souhaitiez intervenir ou en tout les cas poser une question.

Patrick CUMANT

Président Régional de la FNTV

En ce qui concerne l'accueil des personnes à mobilité réduite en milieu interurbain, au-delà de la politique, de l'équipement des véhicules pour accueillir les personnes à mobilité réduite, qu'en est-il des politiques départementales et régionales sur l'accueil car s'il y a une problématique d'accueil au sein des véhicules et de commodité pour les personnes à mobilité réduite pour accéder aux véhicules et de commodité, la problématique démarre dès le départ du domicile ? Qu'en est-il de la politique qui sera mise en place puisqu'une politique ministérielle nous invite dans les 10 ans à offrir à tous la possibilité d'être accueillis dans un service public ? Qu'en est-il de la politique départementale et régionale en matière d'infrastructures ?

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Qui est-ce qui veut intervenir et répondre à cette question ?

Jean-Paul OURLIAC

Directeur Régional et Départemental de l'Equipement des Pays de la Loire

Les personnes à mobilité réduite ont accès au service public, ça veut dire qu'elles peuvent bénéficier du service public, ça ne veut pas nécessairement dire que les personnes à mobilité réduite ont accès dans tous les autocars par exemple qui exercent une ligne régulière. L'interprétation qu'il faut en donner, je crois, c'est que le service, la possibilité, le droit aux transports leur est ouvert. Ce droit au transport, il peut être ouvert à partir des lignes régulières, comme il peut être ouvert à partir de transport à la demande ou d'éléments spécifiques. Cela va conditionner largement, en particulier en milieu rural, l'évolution du matériel et l'évolution des décisions des collectivités.

Romain LANGLET

Conseiller Régional des Pays de la Loire – Membre de la Commission Aménagement, Infrastructures, Transports et Déplacements

Tout à l'heure je vous ai parlé de zones tests par rapport aux personnes à mobilité réduite. Dans notre esprit pour l'instant on est parti sur l'idée d'une réflexion d'ensemble et votre question est pertinente puisqu'elle nous pose aussi d'autres questions qu'on n'a pas posées.

Comment la Région va t-elle prendre en compte l'arrêt, le point de montée ? Ce sont des questions, qui sont aujourd'hui en réflexion, et ça montre bien aussi qu'on a besoin de parler de coordination, puisque nous voulons absolument que les personnes à mobilité réduite accèdent aux lignes routières mais en même temps on n'a pas non plus la pratique du terrain. Pour le conducteur quelles peuvent être les conséquences, comment prendre en charge ces personnes ? C'est important aussi de savoir ce qu'elles vont devenir à l'autre bout de la ligne. Aujourd'hui on veut tester sur des endroits où on sait qu'il y a un besoin par rapport à des centres de soins, par

rapport à des thalassothérapies. Mais demain, il faudra pousser pour aller dans les villes, dans les communes et si demain on n'a pas l'infrastructure pour les accueillir, pour qu'ils puissent se déplacer correctement ou accéder aux différents services ce qu'on va faire ne servira à rien. On a posé un principe, qui nous paraît important, maintenant tout ce qui va être de la mise en place et de la réalisation va demander une coordination importante entre nous tous.

Yves GAUTHIER

Conseil Général de la Mayenne – Responsable du service transports collectifs

Sans vouloir faire la réponse du berger à la bergère à Monsieur CUMANT je voudrais dire qu'on a eu à se poser ce problème de transport de personnes à mobilité réduite notamment pour le transport d'élèves gravement handicapés que l'on devait transporter assis dans leur fauteuil électrique. On a lancé un appel d'offre, et on a eu un appel d'offre infructueux puisque la Profession autocaristes qui avait possibilité de répondre à cet appel d'offre n'a pas répondu à cet appel d'offre. On est obligé de relancer une deuxième consultation et là c'est un transporteur vendéen qui est venu en Mayenne pour pouvoir répondre à l'offre de transport de ces élèves handicapés. En ce qui concerne la Mayenne pour le transport collectif sur les lignes régulières notre schéma a un an d'existence maintenant et c'est vrai qu'on y réfléchit très fortement. Cette notion n'est pas encore intégrée dans la forme de notre réseau départemental actuel mais passera certainement par un développement du transport à la demande avec des véhicules spécialement équipés de planchers surbaissés, de hayons élévateurs pour pouvoir permettre un accès plus facile à ces personnes handicapées mais là on attend aussi, de la Profession, de la FNTV notamment et des entreprises qu'elle fédère, une réponse aux appels d'offre et aux organisations de transports que l'on met en place.

Patrick CUMANT

Président Régional de la FNTV

J'enregistre votre réponse et je suis extrêmement déçu que la Fédération des Transporteurs de Voyageurs n'ait pas répondu à vos attentes. Néanmoins, je voudrais quand même vous alerter sur mon analyse par rapport aux transports urbains. Aujourd'hui l'ensemble des parcs urbains présente des équipements pour accueillir des personnes à mobilité réduite et on voit se développer du transport spécialisé. La problématique, au risque de me

répéter, elle est bien au départ du domicile de l'handicapé. Donc, il est sûr qu'en matière de politique d'insertion ou d'accueil, il est important d'avoir des véhicules équipés, mais est-ce que l'on ne fait pas fausse route à avoir des véhicules équipés alors que la problématique est beaucoup plus importante que simplement l'accès aux services existants.

Jacques LAISSUS

Conseil Général de Loire-Atlantique – Responsable du service Transports Collectifs

Juste un mot parce qu'on a un certain nombre de références dans le département, parce qu'on a du transport à la demande avec des véhicules équipés pour les fauteuils électriques dans certaines zones. Ce qui me paraît à la fois répondre à l'essentiel de la problématique et qui traduit d'ailleurs un besoin extrêmement faible de la part des personnes handicapées parce que quand vous êtes en milieu rural et handicapé lourd, vous avez intérêt à être mobile, c'est à dire avoir accès à votre propre véhicule équipé. Et puis par ailleurs, on a travaillé également, puisque Monsieur LANGLET parlait des grands centres d'handicapés, sur une liaison entre le grand centre de la Turballe à Penbrom, centre très important de rééducation d'handicapés très lourds, et avec un lien entre La Baule et La Turballe ; entre le train en particulier et avec le centre d'handicapés sur un système de lignes régulières avec des véhicules adaptés et avec une fréquentation qui est encore plus faible parce que le vrai problème qui se pose en milieu rural c'est l'accès au point d'arrêt et la prise en charge à la sortie. Dans notre système de transport à la demande en milieu rural, on a même développé une version où il y a un accompagnement du handicapé lourd.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Je crois qu'il y avait une question ou une intervention dans la salle. Ce sera la dernière, c'est celle qui clôturera la phase d'échanges avant la conclusion de Monsieur LEGENDRE.

Alain DELAUNAY

Exploitant en Mayenne

Simplement pour rassurer Yves GAUTHIER et notre Président Régional de la FNTV que c'est une réflexion, bien sûr, le transport des handicapés qui retient tout à fait notre attention, d'autant plus que déjà on a quand même répondu sur certains secteurs bien spécifiques à des appels d'offre sur le transport des handicapés en Mayenne et ça fait partie tout à fait de nos réflexions.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Bien, merci pour cette intervention, je vous propose de conclure, Monsieur LEGENDRE.

Paul LEGENDRE

Président de l'Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire

Je tenais à vous dire que je suis un Président satisfait parce qu'a priori l'initiative était bonne si j'en juge par l'intérêt qui a été porté aussi bien par les intervenants que par la salle pour mettre en commun toutes ces questions de transport. Je pense qu'aujourd'hui c'est une première étape et à mon sens elle devrait déboucher peut être sur la mise en place d'une instance de concertation qui permettrait de vous regrouper les uns et les autres pour analyser, ensemble, que ce soient les autorités organisatrices, que ce soient les transporteurs, toutes les questions qui se posent à vous. Dans tous les contacts que j'ai pu avoir avant la préparation de ce

débat, j'ai senti ce besoin d'échanges et de dialogues et donc, j'insiste auprès de vous pour que ce ne soit pas simplement une occasion sans suite.

J'ajouterai bien sûr mes remerciements que ce soit aux organisateurs du colloque à travers Madame GAMBET et son équipe mais bien entendu également aux personnalités qui ont bien voulu prêter leur concours à ce débat ce soir et qui ont montré de ce fait l'intérêt qu'elles portent aux transports collectifs de personnes. Je vous remercie. J'espère enfin que le questionnaire que vous allez trouver dans votre dossier sera utilisé. C'est-à-dire que un, vous nous direz ce que vous avez très franchement pensé de ce débat, deux, quel prolongement vous souhaiteriez pouvoir proposer, de manière à ce que l'ORT qui est à votre disposition pour rapprocher justement tous les décideurs économiques du monde du transport, puissent répondre à chaque fois qu'elle en aura l'occasion soit par des colloques soit par des études que vous pourriez également proposer, répondre à vos sollicitations. Et ces demandes s'adressent également aux autorités organisatrices.

Jean-André LASSERRE

Directeur Adjoint de l'Institut Pédagogique Transport et Logistique

Monsieur LEGENDRE si vous permettez, juste pour déjà apporter une réponse, Monsieur NARIOO me glissait dans l'oreille qu'il y avait encore beaucoup de questions à aborder donc effectivement il y a du pain sur la planche.

Paul LEGENDRE

Président de l'Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire

Je suis sûr effectivement qu'il y a mille et une questions qui n'ont pas été posées.

2 – Les présentations-vidéos des intervenants

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

Observatoire Régional des Transports
Pays de la Loire

Estelle DAVIAUD Véronique TANAYS

1

INTRODUCTION

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

2

- **Une mise en situation de l'étude : contexte, objectifs, du champ de l'étude, et des éléments historique et juridique**
- *pour bien appréhender ce qui fait le secteur du transport interurbain de voyageurs aujourd'hui objet de la présente étude*

3



- **Le fonctionnement des transports Interurbains de voyageurs en Pays la Loire : point de vue des autorités organisatrices et des entreprises de Transports Interurbains, au travers du lien qui les unit pour réaliser leur mission de service de transport public**
- *Pour bien définir les enjeux de ce secteur et proposer des pistes de solution qui relèvent des acteurs institutionnels et professionnels*

4



I 1

CONTEXTE

- Différentes réflexions lancées sur l'organisation des transports interurbains en Pays de la Loire, visant à définir des politiques de développement à 5 ou 10 ans
- La renégociation des conventionnements entre les Autorités Organisatrices de transports non urbain (AOTNU) et les transporteurs
- Un territoire d'intervention en pleine évolution depuis la naissance des « nouvelles autorités organisatrices de transports urbains »

5

I 1

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

6

I 2

OBJECTIFS

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

7

I 3

CHAMP DE L'ETUDE

- Différentes échelles territoriales :
 - *Échelle régionale et interfaces avec les régions limitrophes*
 - *Échelle départementale, inter-départementale, infra-départementale et interface avec les départements limitrophes à la région*
 - *Soit les cinq départements Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Mayenne, Sarthe et Vendée et la région de Pays de la Loire*
- Transports interurbains routiers : les transports interurbains ferroviaires et les transports urbains sont traités en interface.

68

I 4

DEMARCHE METHODOLOGIQUE

- Recherche bibliographique sur les transports interurbains de voyageurs en Pays de la Loire
- Exploitation des fichiers statistiques disponibles :
GRECO 2004, CRCI 2004, SIRENE 2003, DADS 2001
- Réalisation d'entretiens
 - *Exhaustifs auprès des autorités organisatrices de transports interurbains des Pays de la Loire*
 - *Sur le base d'un échantillon représentatif d'entreprises de transports conseillés : grand groupe, groupement d'entreprise, entreprises indépendantes de transports privés, structures publiques de transports et autres structures).*

9

I 5

ELEMENTS HISTORIQUE ET JURIDIQUE

- Le secteur des transports interurbains, résultats d'une évolution de près d'un siècle,
- mixage entre
 - les évolutions socio-économique et le développement, la diversification des besoins en déplacements
 - L'évolutions des acteurs organisateurs de ces transports
 - L'évolution des rôles et de la répartition entre les modes de déplacement ferroviaire et routier au niveau local principalement
 - La « perpétuelle » adaptation du cadre juridique vis à vis d'un environnement évoluant sans cesse.

10

■ Avant 1968, une organisation privative

- Les transporteurs, créateurs de lignes, exceptionnellement avant 1914, plutôt entre deux guerres avec un fort développement après 1945, le développement des services scolaires dans les années 1960, et ce à l'échelle départementale.
- La souplesse de ce mode de transport par rapport au mode ferroviaire omniprésent avant 1914, induit la création d'un cadre juridique : chaque ligne doit désormais être inscrite sur un plan départemental fixant des règles d'exploitation, des lignes, des itinéraires, des horaires et des fréquences. Les Lignes sont désormais « patrimoniales » (droit acquis).



■ Après 1968, une organisation publique avec 2 étapes principales

- La LOTI en 1982 qui restructure le secteur en répartissant les rôles entre autorités organisatrices selon les territoires, et exploitants de transports, fixe les relations contractuelles entre ces deux acteurs au moyen de contrats privés
- Crée le droit au transport individuel
- La loi SAPIN en 1986 qui crée les contrats publics et met en place de nouvelles règles de mise en concurrence des transporteurs, interdisant les contrats de gré à gré.
- La loi SRU en 2000 qui Redéfinit la coordination des autorités organisatrices et permet la création de syndicats mixtes de transports



NOTIONS CLEFS DU TRANSPORT INTERURBAIN DE VOYAGEURS

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

- Une multitude d'acteurs
 - *Des autorités organisatrices*
 - *de premier rang : Conseil Régional et Conseils Généraux*
ROLE : créer, définir des services de transports, le mode d'exploitation, la politique tarifaire, le financement et informer
 - *de second rang : AFR, Unités de gestion, SIT, SIVOS*
ROLE : délégataire, de moins en moins nombreuses, et aux délégations de plus en plus limitées vers une rôle de propositions d'adaptation des services et de remontée des besoins

I 6

- **Des exploitants**
- *Exploitants à vocation locale : à caractère familial, spécialisée en transports scolaire, services de rabattement*
- *Exploitant à vocation régionale : une bonne implantation locale (nom commercial), diversifié dans les activités scolaires, réguliers, occasionnels, garant de pérennité*
- *Exploitant à vocation nationale implanté localement : filiale de grand groupe, issues de fusion, de rachats successifs*
- *Autre : régies, syndicat, association*

15

II

L'ORGANISATION TERRITORIALE DES TRANSPORTS INTERURBAINS

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

16

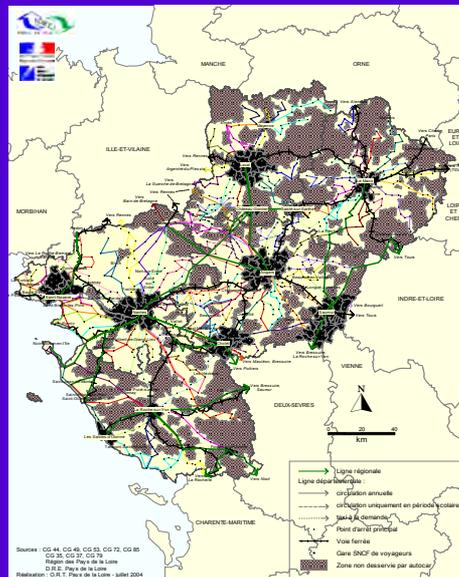
LES POLITIQUES DE TRANSPORTS ET LEUR MISE EN ŒUVRE PAR LES AD : Le Conseil Régional

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



La Région des Pays de la Loire

Lignes d'autocars en PDL en 2004



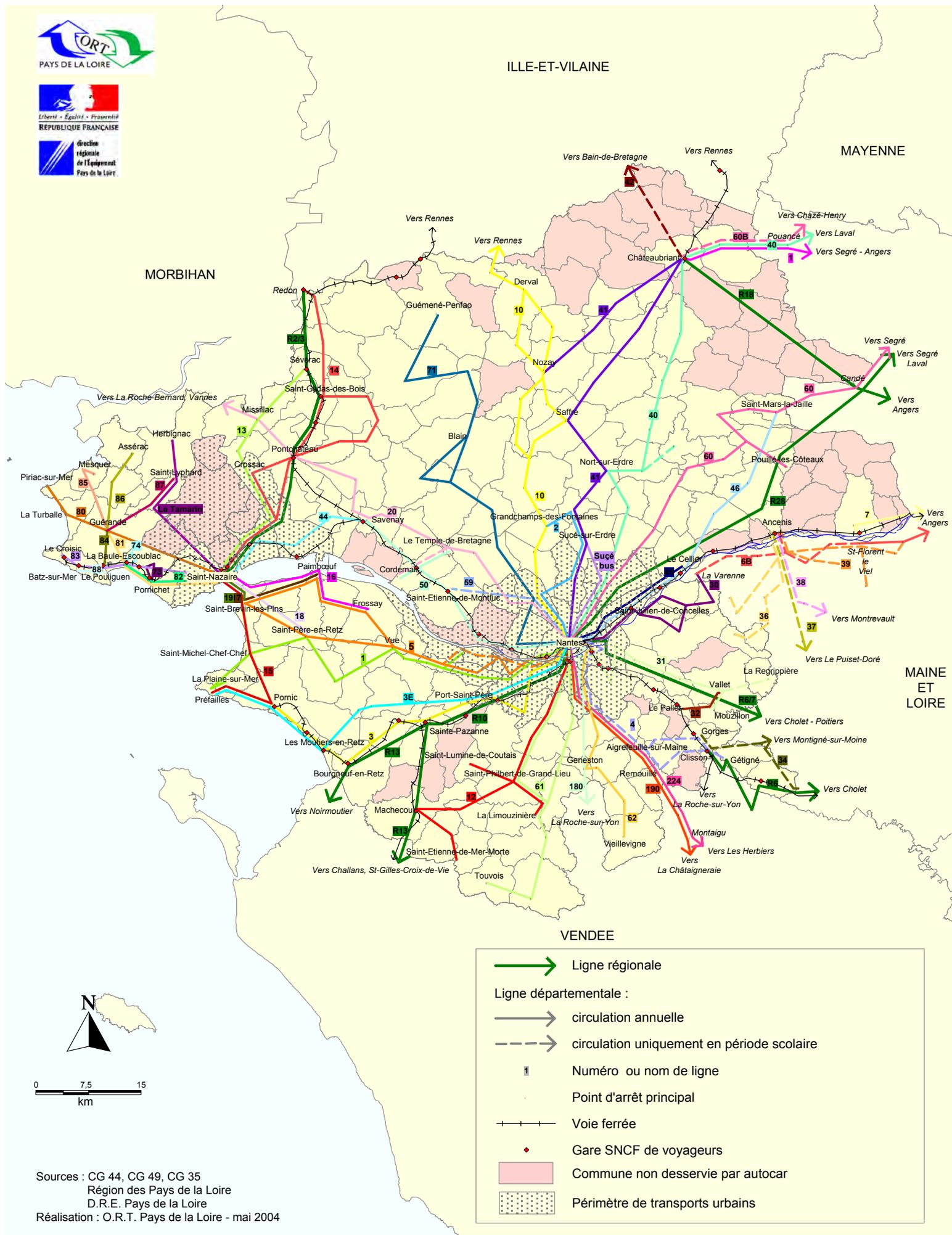
LES POLITIQUES DE TRANSPORTS ET LEUR MISE EN ŒUVRE PAR LES AD : Les conseils généraux

- Des collectivités plus anciennes
 - *Un territoire départemental reconnu dès l'après-guerre au travers des plans départementaux et de l'inscription des lignes « patrimoniales ».*
 - *Une mission de transports scolaires en plein développement dès la fin des années 60-70*
 - *L'affirmation de leur place dans l'organisation des transports avec les lois de décentralisation*
- Cependant, des territoires et donc des politiques de transports contrastés en pays ligérien avec une scission entre les départements à dominante urbaine et les autres départements.

Loire Atlantique

- *Un réseau radial axé sur l'agglomération nantaise*
- *3 étoiles secondaires avec Saint-Nazaire, la presqu'île guérandaise et Châteaubriant*
- *45 lignes régulières*
6 réseaux de TAD
8 communes non desservies sur 221.

Lignes régulières d'autocars en Loire-Atlantique en 2003



Sources : CG 44, CG 49, CG 35
 Région des Pays de la Loire
 D.R.E. Pays de la Loire
 Réalisation : O.R.T. Pays de la Loire - mai 2004

Maine et Loire

- *Une scission de la qualité de desserte entre l'Est mal desservi et l'Ouest au réseau dense*
- *Un réseau orienté vers Nantes*
- *4 étoiles autour d'Angers, Saumur, Cholet et dans une moindre mesure Ancenis*
- *36 lignes régulières*
- *3 réseaux de TAD*
- *Plus de 150 communes non desservies sur 363*

21



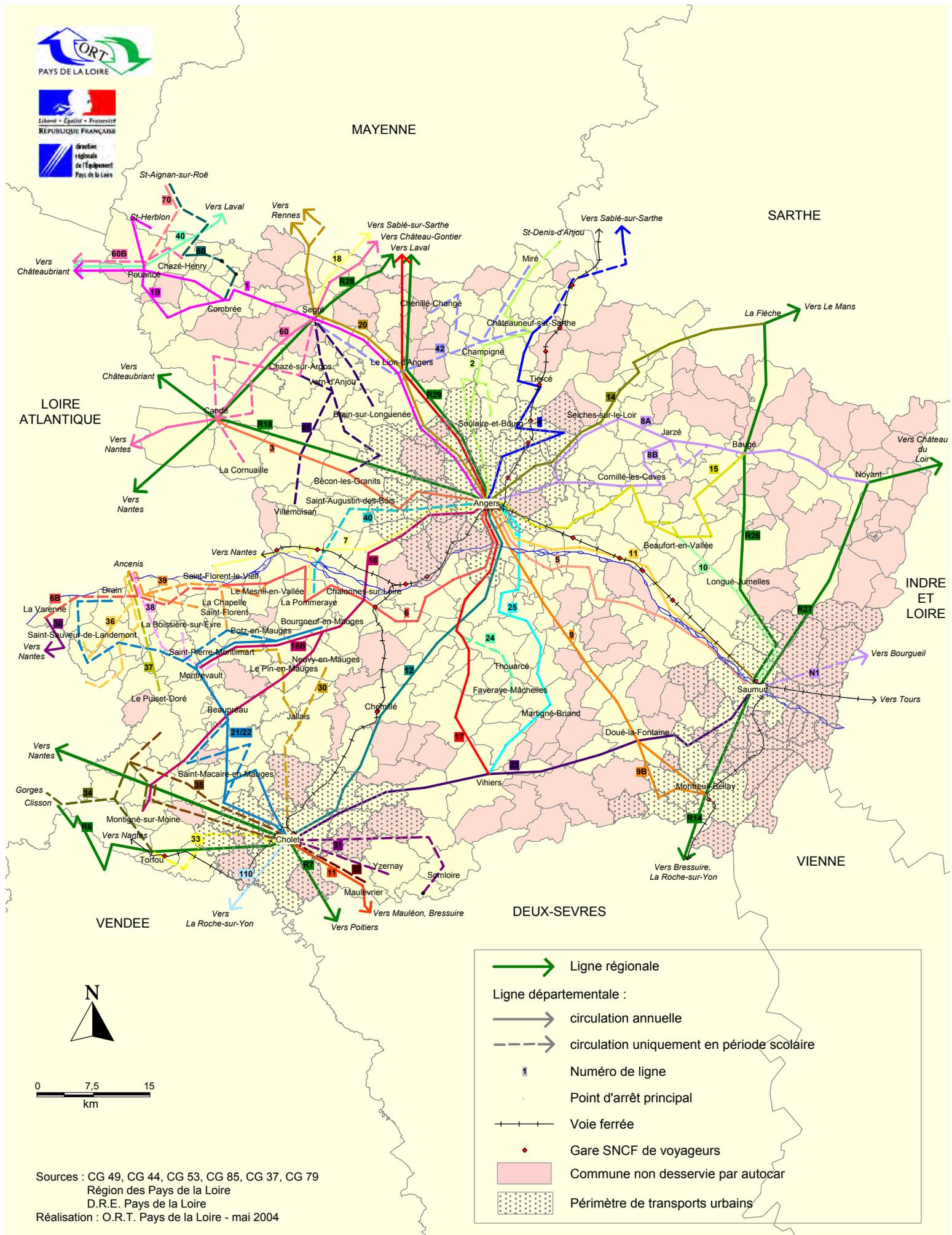
Sarthe

- *Un réseau en étoile, dont les branches sont régulièrement réparties, centré sur le Mans*
- *17 lignes régulières*
- *Aucun réseau de TAD organisé sur ce territoire exception faite peut-être de 2 lignes à l'Est et au sud*
- *Plus de la moitié des communes non desservies*

22

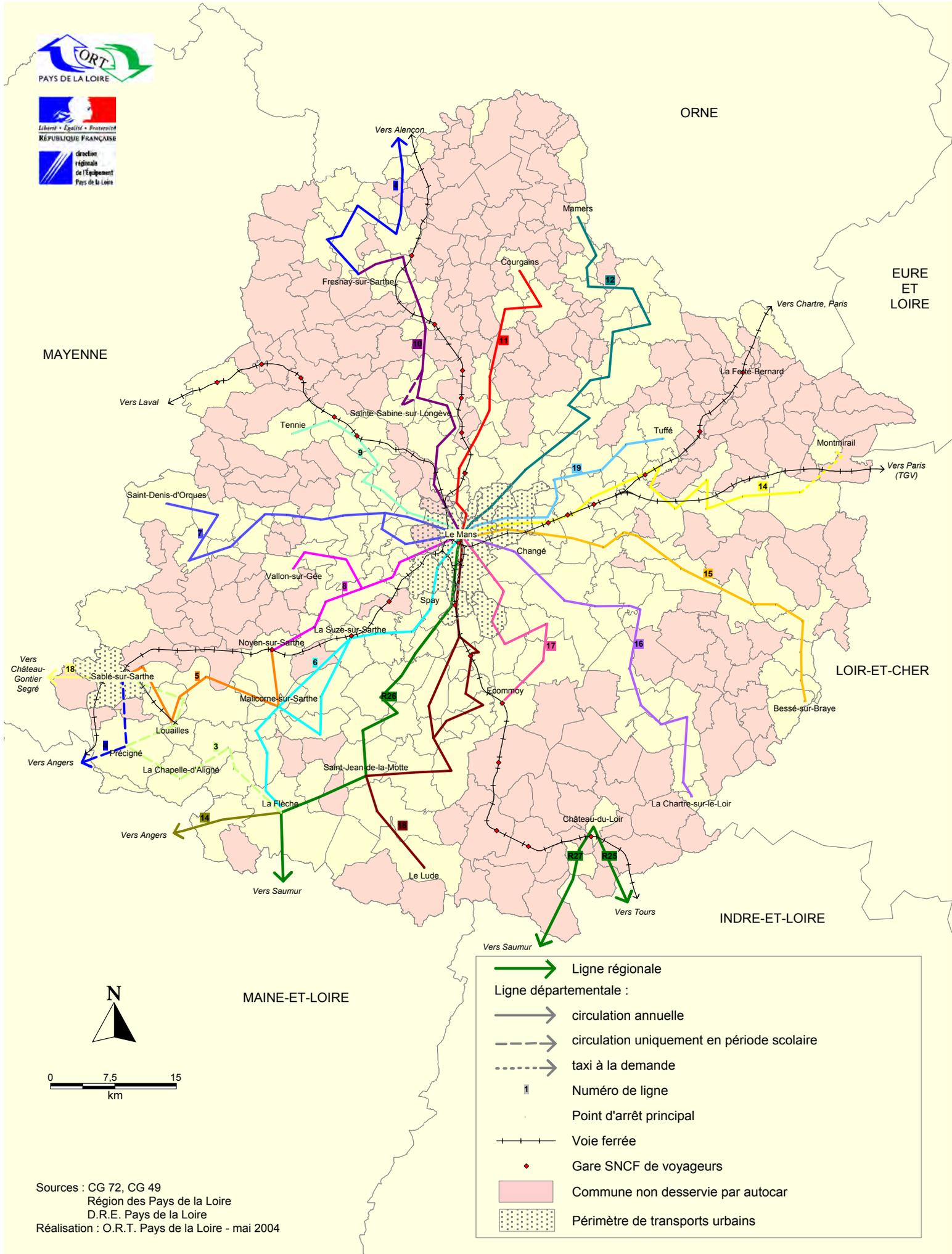


Lignes régulières d'autocars en Maine et Loire en 2003



Sources : CG 49, CG 44, CG 53, CG 85, CG 37, CG 79
 Région des Pays de la Loire
 D.R.E. Pays de la Loire
 Réalisation : O.R.T. Pays de la Loire - mai 2004

Lignes régulières d'autocars en Sarthe en 2003



Vendée

- *Un réseau développé principalement à partir de la Roche sur Yon , avec une densification des ligne à l'approche du littoral à l'Est de la roche sur Yon*
- *3 étoiles dont la principale à la Roche sur Yon et dans une moindre mesure à Challans puis à Fontenay le Comte*
- *20 lignes régulières*
- *4 réseaux de TAD organisés*
- *Un peu moins de la moitié des communes non desservies*

23



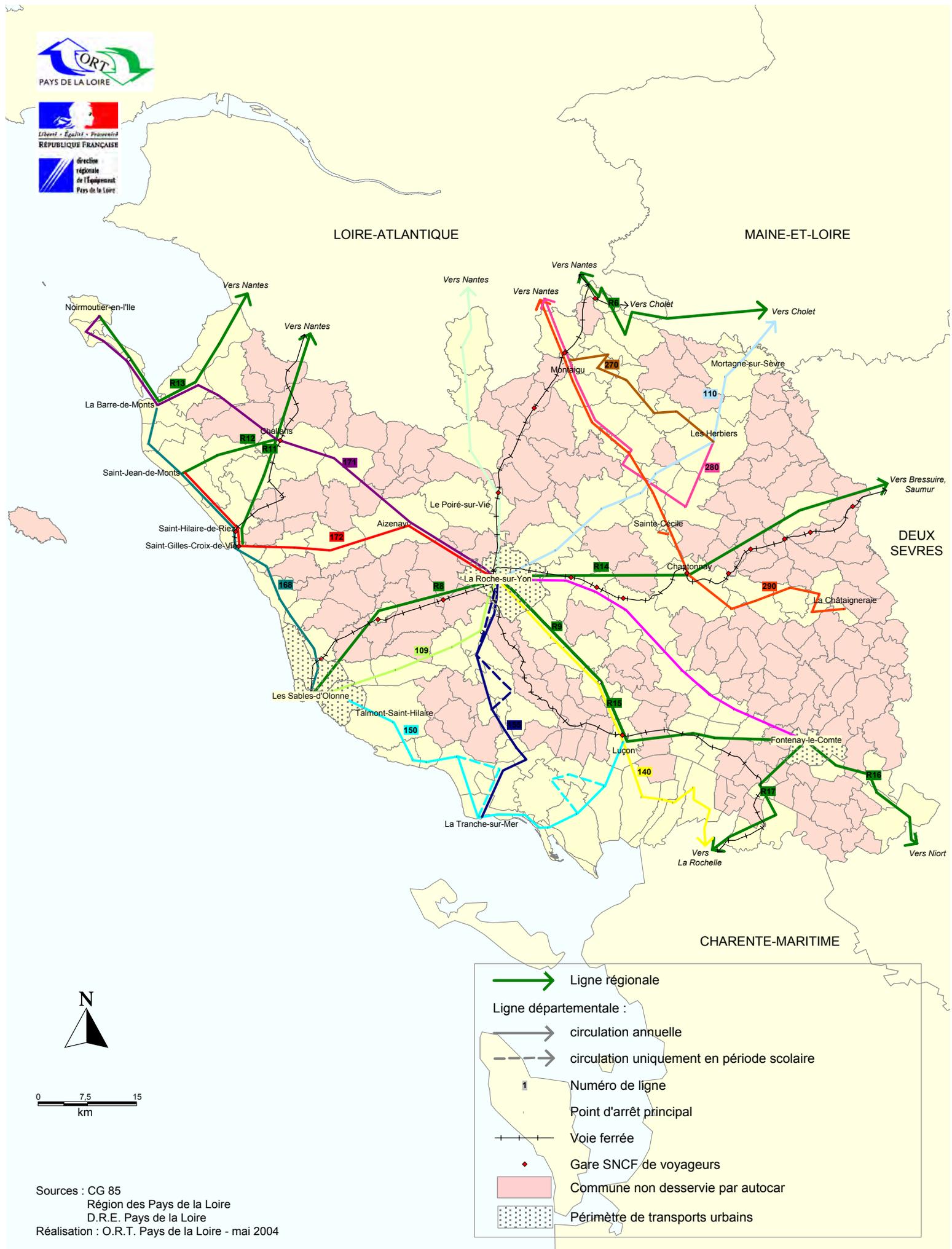
MAYENNE

- *Un réseau orienté Nord-Sud en passant pas Laval avec une majorité de dessertes à L'Ouest de cet axe*
- *4 étoiles autour principalement de Laval et de Craon, et dans une moindre mesure de Château-Gontier et Mayenne d'où partent les rares lignes transversales.*
- *25 lignes régulières*
- *Un réseau TAD généralisé sur l'ensemble du territoire à partir d'une logique de secteur*
- *Plus de 150 communes non desservies sur 363*

24

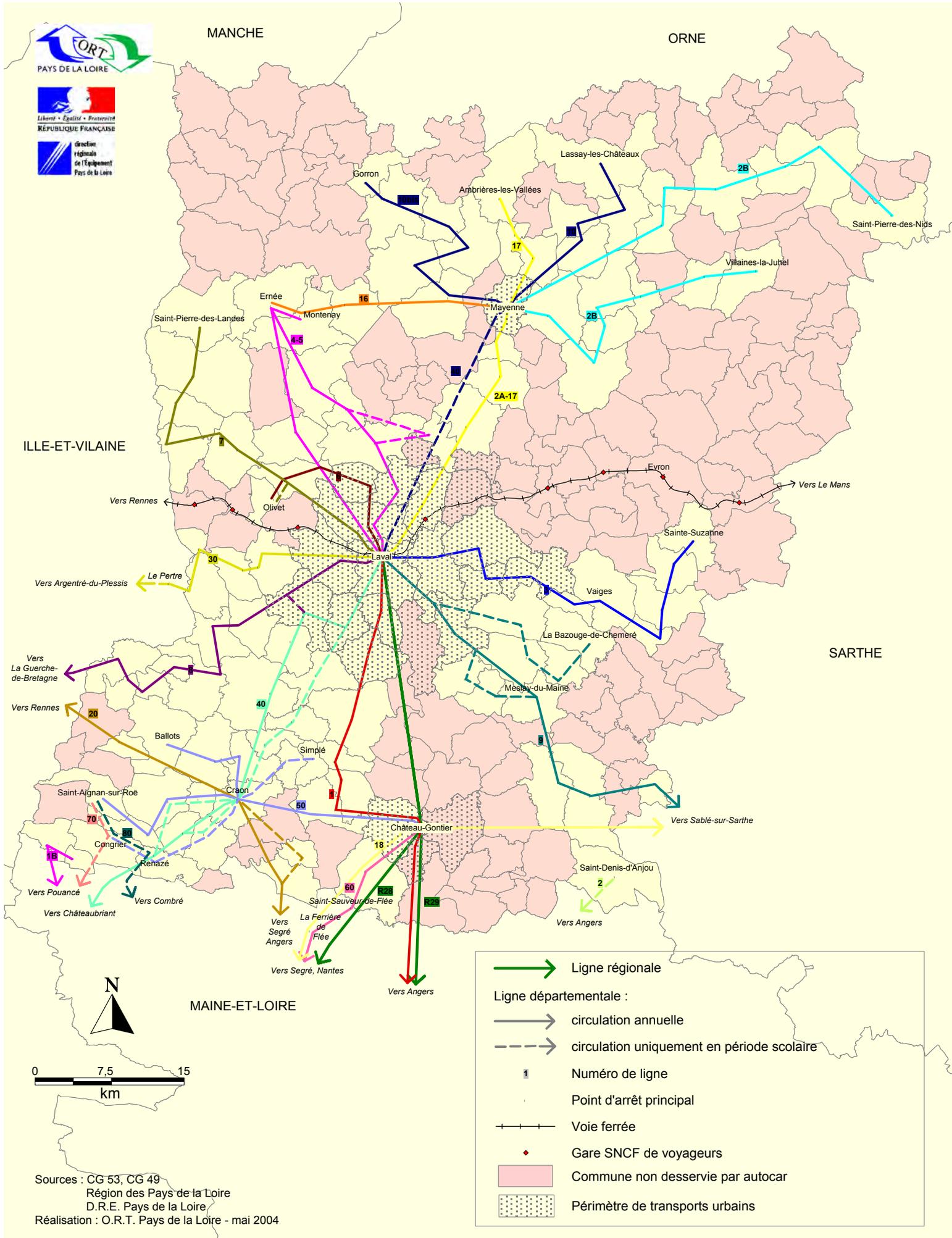


Lignes régulières d'autocars en Vendée en 2003



Sources : CG 85
 Région des Pays de la Loire
 D.R.E. Pays de la Loire
 Réalisation : O.R.T. Pays de la Loire - mai 2004

Lignes régulières d'autocars en Mayenne en 2003



Un réseau complémentaire pour desservir certains territoires



25

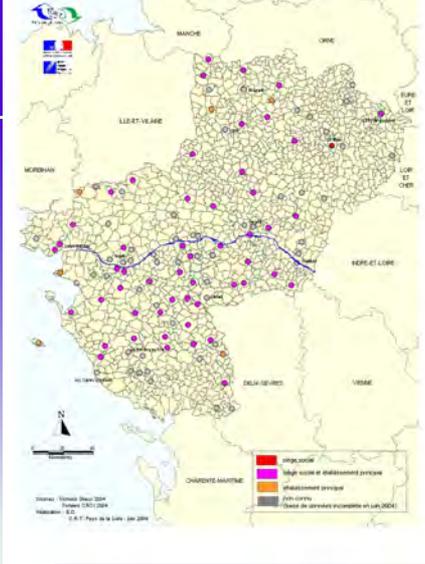
II₂

LE MAILLAGE DES TERRITOIRES PAR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT : caractéristiques structurelles

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

26

Les types d'établissements en Pays de la Loire en 2004 (Les lycées communaux)



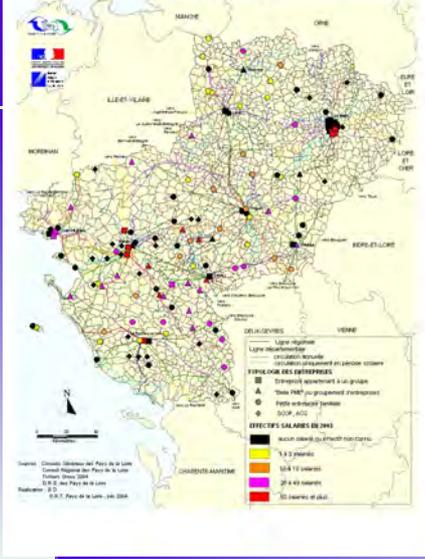
Les établissements secondaires de TRV en Pays de la Loire en 2004



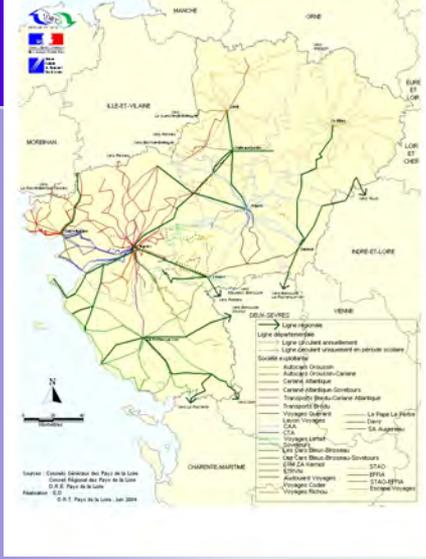
27



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



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



28



LE MAILLAGE DES TERRITOIRES PAR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT : organisation spatiale

- Une répartition spatiale générale adaptée à l'organisation des transports et aux types de services à assurées
 - Une polarisation par les grandes agglomérations des entreprises, notamment des grands groupes, dans les départements à dominante urbaine, avec le cas exceptionnel du Mans et de la Sarthe au niveau de l'implantation des sièges sociaux
- Une diffusion territoriale sur les secteurs et départements moins urbains, principalement composée de petites entreprises familiales



QUELLES ADAPTATIONS POUR DEMAIN ?

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



DES ENJEUX, DES ATTENTES, DES REPONSES ?

- **Au sein de l'ORT des Pays de la Loire :**
 - *La mise en place d'une base de données statistiques organisées, adaptées et disponibles au niveau local selon les préconisations mises en avant dans l'étude*
 - *Des réflexions complémentaires, sur des thématiques non traitées de façon exhaustive dans le cadre de cette étude*
- **Par les autorités organisatrices de transports**
 - *Une coordination des politiques de transports notamment dans l'interface urbain - interurbain*
 - *Une évolution de ces politiques vers des territoires en mal de dessertes*
- **Par les entreprises de transport**
 - *Le maintien de la diversité du tissu économique*
 - *Une réponse adaptée à l'évolution permanente des besoins*

31



OBSERVATOIRE REGIONAL DES TRANSPORTS -

INTERVENTION DE M. LANGLET Région des Pays de la Loire

CONFERENCE DEBAT DU 25 NOVEMBRE 2004

1

1- Le réseau TER Pays de la Loire

Le réseau TER en chiffres

- ↪ **29 lignes** de transport collectif
 - 13 lignes ferroviaires
 - 11 lignes routières
 - 5 lignes mixtes

- ↪ **210 points d'arrêts régionaux**
 - 133 points d'arrêts ferroviaires
 - 77 points d'arrêts routiers

2

1- Le réseau TER Pays de la Loire

Le réseau TER en chiffres

- **385 trains et 130 cars** par jour
- **30 000 voyages** par jour dans les trains
1 800 voyages par jour dans les autocars
- **40 communes** desservies par le Taxi TER

3

1- Le réseau TER Pays de la Loire

Le réseau routier en chiffres (2003)

- **Fréquentation** : 6,2 %
de l'ensemble du réseau
(642 200 voyages)
- **Trafic** : 6,0 %
- **Offre kilométrique** :
25,7 % (2 385 800 Km)
- **Charges** : 12 %
(6 000 000 €)
- **Recettes** : 6,4 %
(2 575 300 €)



4

1- Le réseau TER Pays de la Loire

Le réseau routier en chiffres (2003)

- **130 liaisons routières** sont en circulation quotidiennement
- **Parc** : plus de 40 véhicules aux couleurs de la Région
- De 1996 à 2003, augmentation de l'offre routière de **78,1 %**



5

II- Volonté politique d'une meilleure maîtrise de l'offre routière régionale et de sa qualité

↳ La loi 82-1153 du 30/12/82 (L.O.T.I.) modifiée par la loi SRU n° 2000-1208 (13/12/00) :

- La Région des Pays de la Loire a décidé de gérer directement les lignes routières TER dites de substitution

6

Tableau récapitulatif

Lignes	Date de reprise de la ligne par la Région
La Roche sur Yon - Fontenay le Comte Fontenay le Comte - La Rochelle La Roche sur Yon - La Rochelle	1er janvier 2004
Saumur - Château du Loir	15 juin 2004
Nantes - Poitiers	1er septembre 2005
Nantes - St Jean de Monts	1er janvier 2005
Le Mans - Saumur	1er janvier 2005
Angers- Châteaubriant	1er janvier 2006
Redon - Saint-Nazaire	1er janvier 2006
Fontenay le Comte Niort	1er janvier 2007

7

II- Volonté politique d'une meilleure maîtrise de l'offre routière régionale et de sa qualité

↳ Objectifs des études préalables :

- analyser et évaluer le potentiel de trafic de l'axe, en distinguant les différents segments de marché,
- déterminer la structure de chacune des lignes régionales,
- assurer une complémentarité optimale entre les lignes régionales et départementales et une bonne appréhension tarifaire.

8

II- Volonté politique d'une meilleure maîtrise de l'offre routière régionale et de sa qualité

↳ Marché publics sous forme de 2 lots :

- - **Le 1er lot a pour objet d'assurer l'exécution des services.**
Il s'agit d'assurer l'exécution des services réguliers et de doublage
- - **Le 2ème lot quant à lui est relatif au suivi et au contrôle de la ligne.**
 - 1) contrôle de l'application du marché par le transporteur,
 - 2) interface avec le transporteur pour l'application du marché,
 - 3) formation des conducteurs sur les caractéristiques de la ligne, le système de distribution des titres de transport, la tarification
 -

9

II- Volonté politique d'une meilleure maîtrise de l'offre routière régionale et de sa qualité

↳ Cahier des charges au service de la qualité :

- la réalisation du service (ponctualité-régularité, information-communication, véhicule, interruption ou modification du service sans accord préalable, accueil des voyageurs par le conducteur),
- la qualité du service (ventilation/climatisation, usage du tabac dans le véhicule, propreté et état du véhicule, délai de traitement des réclamations),
- le respect des dispositions générales contractuelles (formation du personnel, entretien obligatoire du matériel,...).

10

II- Volonté politique d'une meilleure maîtrise de l'offre routière régionale et de sa qualité

- ↳ La prise en compte de l'accord social pour maintenir la continuité et la qualité du service public

11

II- Volonté politique d'une meilleure maîtrise de l'offre routière régionale et de sa qualité

- ↳ Les prestataires extérieurs : interfaces et partenaires clés de la Région et des transporteurs
1. La SNCF : la conclusion des accords de commercialisation
 2. Prestataire assurant le suivi et le contrôle des lignes

12

III Réflexions

↳ L'Accessibilité du réseau

- Loi d'orientation en faveur des handicapés du 30 juin 1975
- Premières réflexions sur la promotion de l'accès aux lignes routières régionales des personnes à mobilité réduite (l'adaptation du matériel routier par exemple.)

13

III Réflexions

↳ La modernisation des points d'arrêts routiers et la mise en place d'une information dynamique

14

Les enjeux des transports départementaux en Loire Atlantique

Intervention de Marcel VERGER

Conseiller Général du canton de Blain

Président adjoint de la commission
Développement Durable

Membre de la commission Aménagement du
Territoire

Les transports scolaires : un enjeu majeur

IMPORTANCE DES TRANSPORTS SCOLAIRES

TROIS OBJECTIFS :

- Améliorer le temps de transport des élèves
- Harmoniser la tarification
- Rééquilibrer les aides aux différents territoires

Le transport régulier : un nouveau Schéma Départemental des Transports Collectifs

UN CONSTAT : une demande très forte et un déficit d'image

UN OBJECTIF : élaborer et mettre en œuvre un nouveau Schéma Départemental des Transports

QUATRE AXES DE PROGRES:

- Simplifier la tarification et mieux communiquer
- Favoriser l'intermodalité
- Adapter les transports aux zones desservies
- Intégrer à la réflexion la notion de développement durable



L'ORGANISATION DU TRANSPORT COLLECTIF MULTIMODAL EN MAYENNE

Intervention d'Yves CORTÈS

**Conseiller général du canton de PRE EN PAIL
Maire de PRE EN PAIL**

Vice président de la commission des finances

Délégué aux transports collectifs

Membre de la commission sociale et solidarité

DEJT/transports/ORT 25/11/04



LE TRANSPORT INTERURBAIN OUTIL INDISPENSABLE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE A DISPOSITION DU PILOTAGE POLITIQUE VOLONTARISTE DE L'ASSEMBLEE DEPARTEMENTALE

OBJECTIFS:

- ⇒ offrir à chacun le droit au transport affirmé par la loi du 30 décembre 1982 (LOTI)
- ⇒ maintenir ainsi les populations en milieu rural en réduisant l'isolement physique de certaines catégories de personnes « captives »
- ⇒ maintenir les commerces et services de proximité en zone rurale



MOYENS MIS ŒUVRE:

Un nouveau schéma départemental (le réseau Pégase), comprenant:

- ⇒ l'étendue à l'ensemble du territoire départemental du transport à la demande « Petit Pégase »:
 - *en ligne régulière*
 - *en desserte zonale*
- ⇒ la mise en place d'une centrale de mobilité, MOBILIS, ayant 2 fonctions:
 - *réservations du transport à la demande*
 - *information, analyse et propositions d'évolution*
- ⇒ la mise en place de tableaux de bord
- ⇒ Création d'un groupe permanent d'élus, chargé du suivi du schéma pour une gestion évolutive du réseau et optimisée des coûts



PERSPECTIVES:

- ⇒ harmoniser l'organisation départementale à l'organisation interdépartementale et régionale pour permettre aux usagers la plus grande mobilité
- ⇒ associer étroitement la profession et sa connaissance du terrain pour dégager une force de proposition

LES TRANSPORTS INTERURBAINS DE VOYAGEURS EN PAYS DE LA LOIRE

QUELLES ADAPTATIONS POUR DEMAIN ?

Ville de la Roche-sur-Yon
Michel NARIOO

1

INTRODUCTION

- ➔ **Une AOTU comme témoin**
- ➔ **Face à l'évolution des territoires
d'intervention du transport interurbain**
- ➔ **Bientôt une nouvelle AOTNU**

2

I UN RESEAU DE TRANSPORT URBAIN

1- *Une expérience certaine et spécifique*

- ➔ **Une réflexion sur les transports urbains depuis 1975**
- ➔ **Un périmètre d'intervention communal :**
 - ⌘ 55000 hab. sur la Roche-sur-Yon
 - ⌘ 85000 hab. sur l'aire urbaine
- ➔ **L'intervention de 3 AOT, urbaine et interurbaines, sur un même territoire**
- ➔ **Une communauté de communes sans compétence transport.**

3

2- *Un réseau de transport urbain*

- ➔ **Un réseau radial :**
 - ⌘ 8 lignes régulières
 - ⌘ Lignes thématiques,
 - ⌘ Services spéciaux et occasionnels
- ➔ **Une offre élevée :**
27,7 km / hab. (14,4 en moyenne)
- ➔ **Une clientèle à dominante scolaire :**
(50%).
- ➔ **Un usage important :**
67,9 voyages / hab. / an
(28,6 en moyenne)

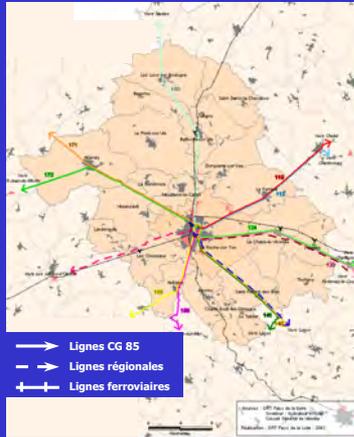
4

**Lignes urbaines
2002 - 2003**

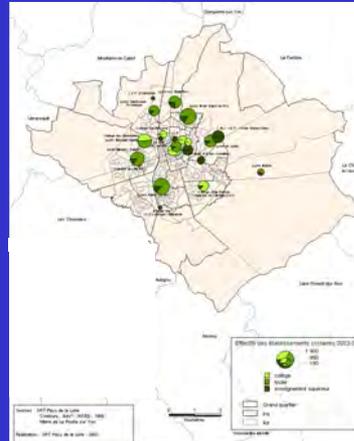


3- Le réseau interurbain innervant l'aire urbaine

Lignes interurbaines
2002-2003



Établissements scolaires
Secondaires et supérieurs



5

II- DES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

- ➔ Un projet de création d'une communauté d'agglomération sur 15 communes.
- ➔ Une nouvelle politique de transports urbain à définir.
- ➔ L'intégration de TAD pour desservir les nouveaux territoires.
- ➔ La place des Taxis dans cette démarche.

6

LE TRANSPORTS INTERURBAINS DE VOYAGEURS EN PAYS DE LA LOIRE

QUELLES ADAPTATIONS POUR DEMAIN ?

Jean-Paul OURLIAC

Directeur Régional de l'Équipement
Pays de la Loire

1

Le transport interurbain de voyageurs, un secteur spécifique

- Un secteur moins connu que l'urbain, sauf au travers de réflexions, documents de planification sectoriels, thématiques propres aux AOT
- Un secteur depuis près de 25 ans, décentralisé et confié aux AOT

Conclusion :

- Nécessaire connaissance générale, continue et approfondie de ce secteur en Pays de la Loire
- En partenariat étroit avec les différents acteurs institutionnels et professionnels

2

Le transport interurbain de voyageurs, un secteur en constante évolution

- Des lois successives pour organiser ce secteur dans ses différentes dimensions : le droit au transport
- Une influence croissante des AOT : Des lignes patrimoine d'entreprise aux lignes de service public
- Un milieu professionnel de plus en plus concentré : rachat d'entreprise, groupement d'entreprises, grand groupe

Conclusion :

- Une attention particulière de l'État pour ce secteur : pour un maintien d'une certaine diversité

3

- Un véritable intérêt pour de telles manifestations, lieux d'échanges entre acteurs institutionnels et professionnels pour
 - Apprendre à se connaître différemment
 - Être à l'écoute des attentes de chacun
 - Échanger des expériences
 - Échanger des pratiques
 - Évoluer au mieux des intérêts de chacun
 - S'adapter demain

4

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

Intervention de Monsieur PATRICK CUMANT
PRESIDENT DE LA FNTV DES PAYS DE LA LOIRE

CONFERENCE – DEBAT ORT PAYS DE LA LOIRE
25 NOVEMBRE 2004

Une profession en Pays de Loire

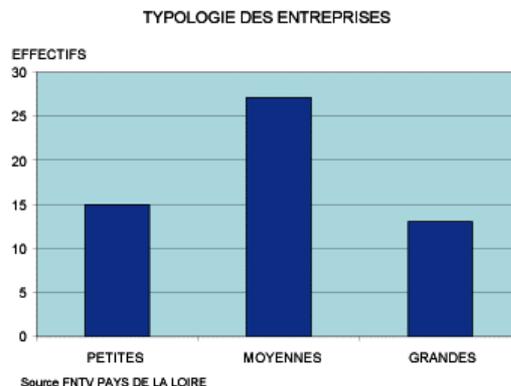
**Une centaine d'entreprises
dans les 5 départements
de la région**

**Près de 210 millions €
de chiffre d'affaires**

**Un parc de plus
de 2500 véhicules.**

**Une pratique de
l'ensemble des activités
caractéristiques du secteur**

**Une représentation
professionnelle dans l'ensemble des départements de la région**



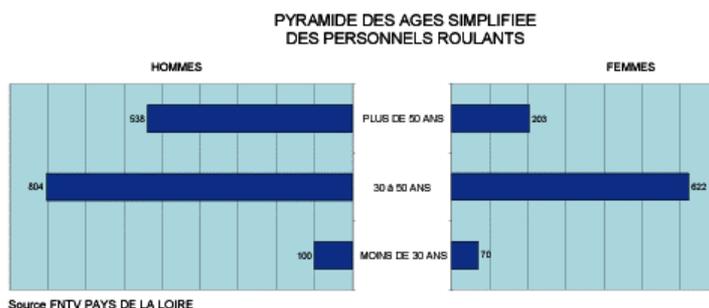
CONFERENCE – DEBAT ORT PAYS DE LA LOIRE
25 NOVEMBRE 2004

Une profession volontaire, engagée dans une démarche de modernisation

La nécessité de la modernisation

Un accord social : socle de cette modernisation

Une structuration récente de la représentation professionnelle à l'échelon régional



CONFERENCE – DEBAT ORT PAYS DE LA LOIRE
25 NOVEMBRE 2004

Des entités économiques à part entière, et néanmoins citoyennes

Des prestataires de service opérant avec des outils de production industriels

Des acteurs participatifs du développement des transports collectifs, de la préservation de l'environnement et d'un aménagement équilibré des territoires

Une profession tournée vers ses usagers et leur sécurité

Une expertise reconnue, et disponible pour ses partenaires

CONFERENCE – DEBAT ORT PAYS DE LA LOIRE
25 NOVEMBRE 2004

L'Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire est une association Loi 1901. Elle a pour vocation de mettre en place et de développer des outils de connaissance et d'information régionale sur les transports.

Les membres fondateurs



Les autres organismes représentés au Bureau



Les autres organismes représentés au Conseil d'Administration

