

Association des Maires de France
& Associations départementales de Maires
LES CAHIERS DU RÉSEAU
N° 9



■ **Le maire
et les transports**

Association des maires de France
& Associations départementales de maires
LES CAHIERS DU RÉSEAU
N° 9



■ Le maire et les transports

Rédigé par **AGIR**, en collaboration avec l' **AMF**

AVANT-PROPOS

Dans un contexte marqué par les engagements du Grenelle de l'environnement, où le caractère prioritaire des transports collectifs et la nécessité de leur développement s'affirment de plus en plus, ce guide apporte aux maires, confrontés à une demande toujours plus exigeante de la part de leurs administrés, un éclairage utile et concret sur la mise en œuvre de cette compétence des communes et des EPCI, essentielle à la qualité de la vie quotidienne des citoyens.

Après une présentation concise des textes de référence, le guide détaille les missions des différentes autorités organisatrices de transport et met l'accent sur des aspects importants de la politique des déplacements, comme la qualité du service public, l'intermodalité et le financement des transports collectifs urbains.

Edité une première fois en octobre 2009, ce guide vous est proposé aujourd'hui dans une version actualisée avec notamment les impacts des lois « Grenelle 1 » et « Grenelle 2 », ainsi que la création de la société publique locale (SPL) qui permet aux collectivités de fonder des sociétés de droit privé avec un capital 100 % public, pour la gestion du service public de transport.



ÉDITO

Qu'ils soient urbains ou ruraux, les transports sont au cœur des enjeux de nos territoires. Pour cette raison, et parce que les problématiques du déplacement et de la mobilité prennent une importance croissante dans la vie quotidienne des citoyens, il nous a paru indispensable de réaliser un guide à destination des élus et des techniciens des collectivités afin d'en expliquer précisément le fonctionnement et l'organisation.

A cet effet, l'Association des maires de France s'est appuyée sur l'expertise indépendante de l'association de collectivités AGIR. Cet ouvrage permet désormais à tous les élus de mieux appréhender les aspects techniques de ce secteur d'activité et ses spécificités au regard de sa mission de service public.

Au-delà du rappel des principes d'organisation et de financement du secteur, ce guide en présente les aspects concrets permettant d'acquérir une bonne vision d'ensemble des politiques actuelles.

Ce travail des experts d'AGIR, en liaison avec l'AMF, a permis de réaliser un ouvrage pratique, et à ce jour inédit, qui complètera utilement les guides que les deux associations proposent déjà à leurs adhérents.

Nous vous en souhaitons une bonne lecture.



Jacques PÉLISSARD
Président de l'Association
des maires de France



Gilles BOURDOULEIX
Président d'AGIR



SOMMAIRE

CHAPITRE 1. LES TEXTES DE REFERENCE DES TRANSPORTS PUBLICS.....

p. 11

I. La loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI)..... p. 11

II. L'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes..... p. 12

III. Le décret du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes
et aux transports routiers non urbains de personnes..... p. 13

IV. La loi du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption
et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques..... p. 13

V. La loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle
de l'énergie (LAURE) p. 13

VI. La loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité
et au renouvellement urbains (SRU)..... p. 13

VII. La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances,
la participation et la citoyenneté des personnes handicapées p. 14

VIII. La loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité
du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs..... p. 14

IX. Le règlement européen du 23 octobre 2007 sur les obligations
de service public (ou Règlement OSP)..... p. 15

X. Le Grenelle de l'environnement..... p. 15

CHAPITRE 2. COMPETENCES DES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT (AOT)..... p. 17

I. Les autorités organisatrices de transports urbains : communes ou EPCI p. 17

II. Les autorités organisatrices de transports interurbains : les départements..... p. 17

III. Les autorités organisatrices de transports express régionaux : les régions..... p. 17

IV. La coopération entre autorités organisatrices : les syndicats mixtes..... p. 18

V. Le cas particulier de l’Ile-de-France p. 19

CHAPITRE 3. LES RELATIONS ENTRE AUTORITES ORGANISATRICES ET ENTREPRISES EXPLOITANTES p. 20

I. Les modes de gestion des services publics locaux..... p. 20

A. La gestion directe p. 20

B. La gestion déléguée p. 20

C. Un nouvel outil de gestion en attribution directe des services publics :
la société publique locale (SPL) p. 21

II. La gestion directe dans les transports publics..... p. 22

III. La gestion déléguée dans les transports publics..... p. 22

A. Les types de contrat..... p. 23

B. Le suivi du contrat : reporting et capacité d’expertise de l’AOT p. 23

C. Les différents documents de suivi et de contrôle de l’activité du délégataire p. 24

D. Les investissements : qui fait quoi ? p. 25

E. Les questions à se poser avant le renouvellement du contrat p. 25

IV. Données sur les entreprises de transports urbains et leurs coûts d’exploitation..... p. 26

A. La structure des coûts d’exploitation p. 27

B. Les enjeux pour les entreprises : la maîtrise des coûts et les gains de productivité..... p. 27

V. Statistiques sur le marché français des transports urbains (hors Ile-de-France)..... p. 28





SOMMAIRE

CHAPITRE 4. FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

I. Le versement transport (VT)	p. 30
A. Définition / Principes	p. 30
B. Etat des lieux	p. 30
C. Taux	p. 31
D. Exonérations	p. 31
E. Remboursements	p. 31
F. Recouvrement	p. 32
G. Evolutions	p. 32
II. Les recettes tarifaires	p. 32
A. Etat des lieux	p. 32
B. Les principes de la tarification	p. 33
C. Evolutions	p. 33
III. Financement des transports collectifs urbains par les pouvoirs publics : les collectivités locales et l'Etat	p. 33
A. Contributions des collectivités locales	p. 33
B. Contributions de l'Etat	p. 34

CHAPITRE 5. ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS

I. La planification et l'articulation avec la politique de déplacements : SCoT, PLU, PDU, etc.	p. 35
A. Le schéma de cohérence territoriale (SCoT)	p. 35
B. Le plan de déplacements urbains (PDU)	p. 35
C. Le plan local d'urbanisme (PLU)	p. 36
II. Connaître la mobilité locale	p. 36
A. Quelles sont les données à collecter ?	p. 36
B. Les bureaux d'études	p. 37

III. L'offre de transport	p. 37
A. La connaissance de la demande.....	p. 37
B. Le niveau de service pour répondre à la demande	p. 38
C. La détermination des moyens nécessaires.....	p. 38
IV. L'intermodalité	p. 38
A. Définition / objectifs	p. 38
B. Quelles sont les conditions de réussite ?.....	p. 38
C. Quels sont les freins ?.....	p. 39
V. Les pôles d'échanges	p. 39
A. Qu'est-ce qu'un pôle d'échanges ?.....	p. 39
B. Les fonctions d'un pôle d'échanges	p. 39
C. Les modes de gestion du pôle d'échanges.....	p. 40
VI. Les parcs relais	p. 40
A. Définition.....	p. 40
B. Pourquoi réaliser un parc relais ?	p. 41
C. Quelles sont les conditions de « réussite » d'un parc relais ?.....	p. 41
VII. Les modes doux	p. 42
A. Définition.....	p. 42
B. Comment développer les modes doux ?	p. 42
CHAPITRE 6. MATERIEL ROULANT, ACCESSIBILITE	p. 44
I. Les investissements	p. 44
A. Panorama du parc de véhicules.....	p. 44
B. Quels facteurs de choix ?.....	p. 45
C. Le transport par autocar et les exigences réglementaires.....	p. 45
D. Voirie classique, voirie aménagée ou site propre intégral ?.....	p. 45
E. TCSP mode lourd, systèmes intermédiaires ou BHNS ?.....	p. 46





SOMMAIRE

II. Les navettes de centre-ville	p. 47
A. Définition	p. 47
B. Pourquoi des navettes ?	p. 48
C. Mise en place d'un réseau de transport en navette	p. 48
III. L'accessibilité en bref	p. 48
A. Quelles obligations pour les autorités organisatrices ?	p. 49
B. Quels impacts pour les véhicules ?	p. 49

CHAPITRE 7. QUALITE DU SERVICE PUBLIC ET TARIFICATION

p. 50

I. La qualité de service	p. 50
A. Définition / principes	p. 50
B. Comment contrôler que le délégataire remplit ses objectifs de qualité de service ?	p. 50
C. Pourquoi une démarche de certification ?	p. 50
II. La loi du 21 août 2007 sur la continuité du service public de transport	p. 51
A. Les conséquences pratiques de la loi du 21 août 2007	p. 51
B. La question des sanctions financières en cas de non exécution du service	p. 53
C. Mécanismes de remboursement des usagers	p. 54
III. La tarification et le marketing client	p. 55
A. La tarification	p. 55
B. Le marketing client	p. 58
IV. La billettique	p. 59
A. Définition	p. 59
B. Avantages	p. 59
C. Perspectives	p. 59
Annexe 1 : les acteurs institutionnels - les partenaires	p. 60
I. AGIR, le transport public indépendant	p. 60
II. L'Association des maires de France	p. 61
III. Le ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement et les autres structures publiques	p. 62
Annexe 2 : lexique des principales notions et abréviations	p. 64

Les textes de référence des transports publics

I. La loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI)

La loi n° 82-1153, dite loi « LOTI », a établi les fondements de l'organisation des services publics de transport en France. Elle a été intégrée dans le code des transports publié le 3 novembre 2010.

Elle définit le service public de transport et le territoire sur lequel s'exerce cette compétence.

Elle pose plusieurs principes :

- le droit au transport, permettant à tout citoyen de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité » ;
- la liberté du choix de son mode de transport par l'utilisateur ;
- le financement tripartite : usagers, collectivités publiques, autres bénéficiaires directs ou indirects, tels que les entreprises, qui « sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect ».

La LOTI répartit les rôles et formalise les relations entre les autorités organisatrices et les opérateurs. Lorsque le service est délégué, la loi impose la passation d'un contrat entre les deux parties sur la base du principe de la recherche du meilleur coût. Elle vise au « développement harmonieux et complémentaire des divers modes individuels et collectifs » : ce développement repose sur une « concurrence loyale entre les modes de transport et les entreprises » (*article L. 1211-3 du code des transports*).

La LOTI prévoit la réalisation d'un plan de déplacements urbains (PDU) destiné à promouvoir un usage plus rationnel des transports individuels et collectifs. Elaboré par l'autorité compétente pour l'organisation des

transports publics urbains, après avis des conseils municipaux, généraux et régionaux concernés, il est soumis à enquête publique.

Le PDU est obligatoire dans les périmètres de transports urbains (PTU) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis la loi AURE du 30 décembre 1996.



FOCUS

Le code des transports

La partie législative du code des transports a été créée par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010. Publié le 3 novembre 2010, le code est entré en vigueur le 1^{er} décembre de la même année. Il comporte 6 parties :

- la première regroupe les dispositions de portée générale ou communes à au moins deux modes de transport.
- les cinq autres organisent les dispositions régissant successivement :
 - le transport ferroviaire,
 - le transport routier,
 - la navigation,
 - le transport fluvial, la navigation et le transport maritimes,
 - l'aviation civile.

La codification, présentée à droit constant, présente plus de 2 200 articles de valeur législative.

Les transports routiers sont concernés au titre des parties I (« Dispositions communes ») et III (« Transports routiers »). La loi LOTI a été insérée dans le nouveau code.

II. Arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes

Ce texte de référence fixe les règles de construction, d'exploitation, d'entretien et de contrôle des véhicules de transport en commun, autobus et autocars. A plusieurs reprises, il a fait l'objet d'adaptations suite aux évolutions techniques et réglementaires aux niveaux français et européen.

L'arrêté est consacré aux thèmes suivants :

- caractéristiques de construction des véhicules ;
- exploitation et entretien ;
- visites administratives – contrôle – dispositions diverses ;
- dispositions transitoires et particulières.

■ Le transport en commun d'enfants

Il correspond au transport en commun, au sens du transport de passagers au moyen d'un véhicule à moteur qui comporte plus de 9 places assises y compris celle du conducteur, organisé à titre principal pour des personnes de moins de dix-huit ans, quel que soit le motif du déplacement. Par définition, le transport d'enfants doit se faire assis et ceinturé. Les véhicules de type autocar sont donc privilégiés.

Par conséquent, il n'est plus fait de distinction entre les différents types de transports qui étaient jusqu'à présent utilisés. Le transport de personnes assises et ceinturées devient la règle sauf dans les cas des services suivants :

- les lignes urbaines régulières exploitées avec des autobus « type urbain », étant précisé que les autobus sont des véhicules aménagés pour être exploités et circuler exclusivement à l'intérieur du PTU (art 2) ;
- les transports effectués par des autobus sur des voies situées à l'extérieur du PTU, à la demande des AOT concernées et sur accord du préfet.

Les autobus sont des véhicules dédiés au transport de personnes essentiellement au sein de PTU. Par conséquent, le transport de personnes debout est possible pour des services réguliers. L'exploitation hors PTU est possible dans la limite de 5 kilomètres au-delà du PTU.

Pour les services occasionnels, le transport de personnes debout n'est possible que pour les adultes et en agglomération.



FOCUS

Les services occasionnels

Ces services relèvent de l'article 29 de la LOTI (*article L.3112-1 du code des transports*) et des articles 32 à 40 du décret n° 85-891 du 16 août 1985.

Les services occasionnels de transport public routier de personnes sont les suivants :

- les circuits à la place : il s'agit de services dont chaque place est vendue séparément et qui ramènent, sauf dispositions particulières, les voyageurs à leur point de départ ;
- les services collectifs qui comportent la mise à disposition exclusive d'un véhicule pour un groupe ou plusieurs groupes d'au moins dix personnes, les groupes devant avoir été constitués préalablement à leur prise en charge.

Ces services ne peuvent être exécutés que par les entreprises inscrites au registre des entreprises de transport public de personnes (registre visé à l'article 2 du décret du 16 août 1985 précité).

Ils ne doivent pas être confondus avec les services privés organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres.

Les services occasionnels publics sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'État dans le département concerné.

■ Règles d'utilisation

	PAR PRINCIPE	AGGLOMÉRATION ET PTU	AU-DELÀ DU PTU
Transport de personnes (plus de 18 ans)	Possible par autobus	Debout autorisé uniquement dans l'agglomération (panneau sens code de la route)	Debout autorisé sur des courtes distances ou en cas d'affluence exceptionnelle
Transport d'enfants (moins de 18 ans)	Possible assis uniquement	Autocars exclusivement	Debout par dérogation et sur autorisation préfectorale

III. Le décret du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes

Le décret n° 85-891 du 16 août 1985 précise l'organisation et les règles d'exploitation des transports urbains de personnes et des transports routiers non urbains de personnes.

Il définit notamment les règles d'exercice de la profession de transporteur routier de personnes, ainsi que le statut des régies de transport et leur mode de fonctionnement. Il précise également les modalités d'établissement des périmètres de transport urbain (PTU).

IV. La loi du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques

La loi n° 93-122 du 29.1.93, dite loi « Sapin », à vocation multisectorielle, contraint les autorités organisatrices (hors Ile-de-France) à organiser des mises en concurrence pour la passation de leurs contrats de délégation de service public. Cette loi ne remet pas en cause la possibilité pour les autorités organisatrices de réaliser elles-mêmes, sans mise en concurrence, leur service de transport via une structure publique dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière (EPIC) ou dotée de la seule autonomie financière (régie à simple autonomie

financière). La délégation de service public a été codifiée aux articles L.1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

La loi Sapin se concentre sur les règles de passation des délégations de service public (DSP) et s'applique donc quand l'autorité organisatrice décide de déléguer l'exploitation de son service de transport urbain à une entreprise privée ou à une société d'économie mixte (entreprise privée à capital majoritairement public) qui doit elle aussi être mise en concurrence.

V. La loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)

La loi n° 96-1236 du 30.12.96, dite LAURE a rendu obligatoire l'instauration d'un PDU dans les villes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants. Elle vient donner au PDU une dimension environnementale, l'objectif étant de diminuer la circulation automobile

VI. La loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU)

La loi n° 2000-1208 du 13.12.00, dite loi SRU, renforce le rôle du PDU et organise la cohérence entre urbanisme, transport et habitat. Elle institue également le schéma de cohérence territoriale (SCOT), document d'urbanisme qui fixe, à



l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, les fondements de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles.

Le SCOT est opposable au plan local d'urbanisme (PLU : ex-POS) et à la carte communale, aux programmes locaux de l'habitat (PLH), aux plans de déplacements urbains (PDU), aux opérations foncières et d'aménagement.

■ **Autres dispositions importantes**

- Possibilité pour plusieurs autorités organisatrices de s'associer au sein d'un syndicat mixte dont les compétences obligatoires sont la coordination des services, la mise en place d'un système d'information des voyageurs et la recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés ;
- possibilité pour toute personne physique ou morale, publique ou privée, employant un ou plusieurs salariés, de prendre en charge tout ou partie du prix des titres d'abonnement souscrits par ses salariés pour leurs déplacements domicile-travail en transports en commun ;
- extension de la notion de droit au transport pour les personnes bénéficiaires de la couverture maladie universelle complémentaire : l'article 123 dispose en effet que « dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50 % ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur. »

VII. La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pose le principe général de l'accessibilité pour toute personne handicapée avec la volonté de traiter l'intégralité de la « chaîne de

déplacement », en liant dans une même approche urbanisme, voirie, transports et intermodalité.

Elle précise que les transports collectifs devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi, soit au plus tard le 12 février 2015.

En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité des réseaux existants, des moyens de transport dits de substitution doivent être mis à la disposition des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice compétente dans un délai de 3 ans. Le coût du transport de substitution pour les usagers ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant, et ce à niveau de service équivalent.

➡ *Voir la partie consacrée à l'accessibilité, chapitre 6, III.*

VIII. La loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs

La loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs vise à prévenir les conflits et organiser le service public de transport en cas de perturbation prévisible.

➡ *Voir le chapitre 8 consacré à la qualité du service public et à la tarification*

IX. Le règlement européen du 23 octobre 2007 sur les obligations de service public (ou Règlement OSP)

Adopté le 23 octobre 2007 après sept années de mobilisation, le règlement européen n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs

par chemin de fer et par route, dit règlement sur les obligations de service public dans les transports (ROSP), consacre la liberté de choix du mode de gestion des services de transport par les collectivités locales.

■ Attribution directe des contrats et définition de la notion d'« opérateur interne »

Une autorité organisatrice peut décider d'exécuter le service public de transport par ses propres moyens ou de l'attribuer à un « opérateur interne ».

L'opérateur interne est une entité juridiquement distincte de la collectivité.

Cette dernière exerce sur l'opérateur interne un « contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services ».

Les régies, qu'elles soient municipales ou à simple autonomie financière, ne sont pas assimilables à des opérateurs internes. Les établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) sont, quant à eux, clairement des opérateurs internes. Quant aux sociétés d'économie mixte, contrairement aux dispositions de la loi Sapin, elles peuvent être opérateur interne si elles remplissent des conditions de contrôle analogues. Elles restent néanmoins exclues. La loi Sapin continue donc à s'appliquer et oblige les collectivités à mettre les SEM en concurrence.

■ Principe du « cantonnement géographique »

Les régies ne peuvent participer à des appels d'offre en dehors de leur périmètre d'intervention, sauf s'agissant des « lignes sortantes » et des « éléments accessoires » à l'activité de transport public, tels que l'assistance technique.

■ Fixation de seuils d'attribution directe des contrats

L'attribution directe est autorisée dans le cas de contrats d'un montant inférieur à 1 million € par an (ou 300 000 km / an) ou inférieur à 2 millions € (ou 600 000 km / an) s'il s'agit de PME n'exploitant pas plus de 23 véhicules. Pour mémoire, les seuils de la loi Sapin qui s'appliquent en droit interne sont très inférieurs : 106 000 € HT sur la durée totale du contrat ou 68 000 € HT par an sur 3 ans maximum.

■ Définition des conditions d'exercice de la sous-traitance

Lorsque le service est exploité par un opérateur interne, celui-ci doit exécuter lui-même « la majeure partie des services », le reste pouvant être sous-traité.

Lorsque le service n'est pas exploité par un opérateur interne, celui-ci doit exécuter « une majeure partie des services », le reste pouvant être alors sous-traité.

■ Généralisation de la contractualisation

La contractualisation entre la collectivité et l'opérateur devient la règle, y compris dans les cas d'attribution directe aux entités considérées comme des « opérateurs internes ».

Définition de la durée maximale des contrats : 10 ans pour les services routiers (15 ans lorsque les amortissements sont pris en compte), 15 ans pour le ferroviaire mis en concurrence.

X. Le Grenelle de l'environnement

Les réflexions issues du Grenelle de l'environnement ont abouti à une loi d'orientation, la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, et à une deuxième loi, dite « Grenelle 2 », portant engagement national pour l'environnement. Elles sont le résultat d'un processus participatif entre les différents représentants de la société (État, organisations non gouvernementales, salariés, entreprises et collectivités territoriales), organisé de juillet à octobre 2007, sur plusieurs grands thèmes : efficacité énergétique, énergies renouvelables, urbanisme, déchets, transports et biodiversité.

■ Loi Grenelle I

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement a pour ambition d'organiser et de fournir des outils de lutte contre le changement climatique, dans une logique de croissance durable. L'article 2 rappelle les engagements de la France de diviser par 4 ses émissions de gaz à effet de serre (GES) entre 1990 et 2050 et de participer à la réduction de 20 % des émissions de GES de la communauté européenne d'ici 2020.



La loi comporte un volet transport, domaine auquel il est assigné un objectif de réduction de 20 % des émissions de GES d'ici 2020 (*art. 10*).

L'objectif est de privilégier les modes de transport durables pour en réduire les nuisances, avec notamment l'évolution du réseau de TCSP de 329 à 1800 km en 15 ans. Pour y parvenir, deux appels à projets à TCSP ont été lancés par le gouvernement, en octobre 2008 et mai 2010, auprès des AOT de province, avec un cofinancement de l'État à hauteur de 2,5 milliards d'euros, d'ici 2020.

■ Loi Grenelle II

La loi n° 2010-788 portant engagement national pour l'environnement est présentée comme la boîte à outils juridique du « Grenelle I ». Elle a été adoptée le 12 juillet 2010 et publiée au Journal officiel du 13 juillet 2010. Les principales dispositions du texte en matière de transport portent sur :

- l'extension du recours à la procédure d'extrême urgence pour construire des infrastructures de transport collectif ;

- la possibilité d'instaurer une taxe sur les plus-values immobilières destinées à la réalisation d'infrastructures de transport ;
- la possibilité d'expérimenter pendant trois ans les péages urbains dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants ;
- la modulation du versement transport, en fonction des variations saisonnières dans les communes touristiques ;
- l'obligation d'installer des équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides, ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos sur les lieux de travail.

A travers ce texte, l'État encourage également le développement du covoiturage et de l'auto-partage en supprimant les obstacles juridiques, le télétravail, la réalisation de plans de déplacements d'entreprise, d'administration et d'établissements scolaires, etc.

Compétences des autorités organisatrices de transport (AOT)

La structure administrative de la France est constituée de l'État et de trois grands niveaux de collectivités territoriales : les régions, les départements et les communes, ainsi que les regroupements intercommunaux (communautés de communes, communautés d'agglomération ou communautés urbaines) issus de la loi Chevènement du 12 juillet 1999. Chaque niveau dispose de prérogatives propres en matière de transport public ; ce sont des autorités organisatrices de transport (AOT).

I. Les autorités organisatrices de transports urbains : communes ou EPCI

La responsabilité des transports publics urbains revient aux communes et aux structures intercommunales lorsqu'un « périmètre de transports urbains » a été défini. Il s'agit d'une compétence facultative pour les communautés de communes.

271 autorités organisatrices de transports urbains ont été recensées en France en 2008, dont 41,8 % sont des communautés d'agglomération.

On constate, entre 1999 et 2008, une extension géographique des périmètres de transport urbain qui correspond à une recherche d'adaptation des collectivités locales à l'expansion des aires urbaines.

Les compétences des autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) :

- création d'un périmètre de transports urbains (PTU) ; c'est l'acte fondateur de l'autorité organisatrice ;
- organisation des services de transports urbains (définition des tarifs, services réguliers, services scolaires – compétence le plus souvent rétrocédée au département – services occasionnels...) à l'intérieur du PTU ;
- choix du mode d'exploitation et de financement des transports publics urbains ;

- élaboration d'un PDU (obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, optionnel pour les autres agglomérations).

II. Les autorités organisatrices de transports interurbains : les départements

Leurs compétences :

- organisation des services de transports non urbains, dont les transports scolaires, sur tout le territoire départemental : lignes régulières intradépartementales (hors PTU) ;
- lignes scolaires (hors PTU), transport à la demande ;
- élaboration des schémas départementaux de transport ;
- choix du mode d'exploitation des transports publics non urbains et des transports scolaires.

III. Les autorités organisatrices de transports express régionaux : les régions

Depuis 2002, les régions constituent les autorités organisatrices des services de transports ferroviaires et



FOCUS

Quid des transports scolaires sur le territoire des communautés d'agglomération ?

La création de nombreuses communautés d'agglomération qui ont parmi leurs compétences obligatoires les transports urbains a soulevé la question de la compétence en matière de transports scolaires sur leur territoire.

L'article 57 de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 (loi Vaillant) relative à la démocratie de proximité autorise une communauté d'agglomération à transférer par voie conventionnelle la compétence en matière d'organisation des transports scolaires au département. Ce transfert de compétence n'est possible que lorsque le département est seul compétent pour l'organisation des transports scolaires antérieurement à la création de la communauté d'agglomération.

Cependant, jusqu'à la loi de 1999 sur l'intercommunalité et surtout la loi de décentralisation du 13 août 2004, les transports scolaires ont relevé d'accords entre les conseils généraux et les AOTU.

Puis, à partir de 2004, on note que la tendance est d'intégrer les transports scolaires aux réseaux urbains, avec un impact parfois important sur les coûts et les recettes commerciales. Cette intégration des transports scolaires se fait généralement moyennant une participation financière du département, selon des montages juridiques variés.

D'après l'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP), en 2005, la part des transports scolaires dans le budget « Transport » peut être supérieure à 25 %.

routiers d'intérêt régional de voyageurs. Elles définissent une convention avec la SNCF qui est l'opérateur public de transport ferroviaire.

Leurs compétences :

- organisation des services de transports ferroviaires et routiers de voyageurs d'intérêt régional ;
- renouvellement et modernisation du matériel ;
- élaboration du schéma régional de transport ;
- conventionnement des services régionaux routiers et ferroviaires ;
- compensation des tarifs créés par l'État (abonnements de travail, scolaire, etc.).

IV. La coopération entre autorités organisatrices : les syndicats mixtes

Les syndicats mixtes, institués par le décret n° 55-606 du 20 mai 1955, associent plusieurs niveaux d'autorités organisatrices (communes, EPCI, départements, régions) et, le cas échéant, d'autres personnes morales de droit public (chambres consulaires, etc.).

Le syndicat mixte est un établissement public qui doit comprendre au moins une collectivité territoriale (ou un groupement de collectivités). En 2007, on comptait 26 syndicats mixtes de transports urbains. Ces syndicats mixtes, qui associent une AOTU intercommunale et le département, exercent le rôle d'autorité organisatrice de transport urbain, par délégation de l'EPCI.

Pour renforcer la cohérence des actions des différentes autorités organisatrices et favoriser le développement d'une offre de transports publics périurbains, l'article 111 de la loi SRU a par ailleurs prévu la création de syndicats mixtes dits « syndicats mixtes SRU ». Ces syndicats, désormais régis par les articles L. 1231-10 et suivants du code des transports, sont considérés comme des autorités organisatrices de transports.

Pour être qualifiés de syndicats mixtes SRU, les syndicats doivent exercer les trois compétences obligatoires suivantes :

- coordination des services sur le territoire du syndicat ;
- mise en place d'un système d'information des voyageurs ;

- création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

Ils peuvent également, en lieu et place de leurs membres, être chargés des missions facultatives suivantes :

- l'organisation des services publics réguliers ;
- l'organisation des services à la demande ;
- la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

Ils peuvent disposer d'une ressource propre, appelée « versement transport additionnel » au taux maximal de 0,5 %, qui n'est perçue que sur les territoires à dominante urbaine non assujettis à un versement transport par une AOTU.

Il existait, fin 2009, huit syndicats mixtes loi SRU :

- le Syndicat mixte des transports des Alpes-Maritimes (SYMITAM) ;
- le Syndicat mixte de la communauté tarifaire en Charente-Maritime (SMCTCM) ;
- le Syndicat mixte des transports de l'Est de l'Étang-de-Berre (SMITEEB) ;
- le Syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault (SMTCH) ;
- le Syndicat mixte pour l'intercommunalité des transports de l'agglomération mancelle (SMITAM) ;
- le Syndicat mixte des transports suburbains de Nancy ;
- le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO) ;
- le Syndicat mixte des transports routiers de la presqu'île de Guérande-Atlantique.

■ Evolution

Un oubli législatif en 2000 a empêché les syndicats mixtes classiques d'adhérer à un syndicat mixte SRU. Désormais, en application de l'article 1^{er}-7° de la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, les syndicats mixtes ouverts ou fermés peuvent adhérer aux syndicats mixtes SRU, à condition d'être compétents en matière d'organisation des transports urbains.

V. Le cas particulier de l'Île-de-France

L'organisation des transports en Île-de-France constitue une exception puisqu'elle est fixée par le décret du 14 novembre 1949 et non par la LOTI qui ne s'y applique pas.

Le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) est l'actuelle autorité organisatrice de l'ensemble des transports de voyageurs en Île-de-France.

À l'échelon inférieur, des autorités organisatrices dites de proximité (AO2) commencent aussi à se mettre en place.

Le STIF passe convention pour l'exploitation des services avec la RATP (Régie autonome des transports parisiens) et la SNCF (Transilien).



FOCUS

Les compétences de l'État

- Organisation des services de transport public d'intérêt national : liaisons d'intérêt national (services réguliers non urbains concernant au moins deux régions), réseau ferroviaire national ;
- définition du cadre général des politiques de transport public ;
- législation et réglementation des activités de transport, fixation des normes techniques et de sécurité, et contrôle de leur application ;
- tutelle des entreprises nationales de transport ;
- promotion des programmes de recherches, d'études, d'expérimentations et d'innovations ;
- élaboration des schémas de services collectifs de voyageurs et de marchandises.



Les relations entre autorités organisatrices et entreprises exploitantes

I. Les modes de gestion des services publics locaux

A. La gestion directe

La gestion est dite directe lorsque le service public est géré en régie, directement par la personne publique dont il dépend. La gestion directe va de la régie simple, par laquelle la collectivité assure elle-même la gestion du service avec ses propres moyens, à la création d'une régie avec personnalité morale et autonomie financière.

L'autorité publique peut ainsi décider de donner une plus grande autonomie au service public en créant un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), entité dotée d'une personnalité morale de droit public distincte et d'une autonomie financière totale.

B. La gestion déléguée

La gestion est dite déléguée lorsque la collectivité confie à une entreprise indépendante d'elle l'exécution du service tout en conservant un contrôle sur celui-ci. L'entreprise est alors chargée de l'exécution du service, qu'elle assure avec son propre personnel selon les principes et méthodes de la gestion privée et à ses risques et périls.

L'une des caractéristiques essentielles de la gestion déléguée concerne le risque financier lié à l'exploitation du

service, qui pèse sur l'entreprise et non sur la collectivité : l'entreprise se rémunère en tout ou partie sur les usagers du service, ce qui n'est pas sans conséquence sur le niveau de participation financière, et donc le coût pour la collectivité.

La collectivité garde néanmoins la maîtrise du service dans la mesure où le délégataire est tenu de rendre compte de sa gestion et où la collectivité dispose d'un pouvoir de contrôle et le cas échéant, de modification du contrat.

Le service public peut être délégué à une entité privée (société commerciale, association, groupement d'intérêt économique), à un organisme mixte (société d'économie mixte locale, groupement d'intérêt public) ou même à un organisme public (établissement public, régie ne relevant pas de la collectivité délégante).

La définition de la délégation de service public est antagoniste de celle des marchés publics qui sont des contrats conclus à titre onéreux entre les pouvoirs adjudicateurs (définis à l'article 2 du code des marchés publics) et des opérateurs économiques publics ou privés pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services.

Le contrat de délégation de service public, dont le régime juridique est principalement défini aux articles L. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, se distingue donc légalement du simple contrat d'exploitation par son mode de rémunération

substantiellement lié aux résultats de l'exploitation du service.

La délégation de service public se définit comme « un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service ».

C. Un nouvel outil de gestion en attribution directe des services publics : la société publique locale (SPL)

Le Parlement a adopté à l'unanimité la loi n° 2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales (SPL). Il s'agit d'un nouvel outil juridique permettant à au moins deux collectivités territoriales (ou leurs groupements) de confier à une société anonyme à capitaux 100 % publics leurs services publics à caractère industriel ou commercial ou toute autre activité d'intérêt

général, sans procéder à une mise en concurrence préalable.

Ainsi, aux côtés de la régie, de la SEM et de l'EPIC, la SPL élargit le panel des possibilités offertes aux collectivités en matière de gestion des services de son ressort : les collectivités territoriales ou leurs groupements peuvent désormais confier directement à la SPL dont ils sont actionnaires l'exploitation de leur réseau de transport ou seulement une partie de celui-ci. La mise en concurrence n'a pas lieu entre les collectivités actionnaires et la SPL mais entre la SPL et ses cocontractants (par exemple, lorsque la SPL chargée du service public de transport de voyageurs achète des véhicules, du gazole, etc.). Deux conditions sont nécessaires : d'une part, les personnes publiques actionnaires de la SPL doivent exercer un contrôle comparable à celui qu'elles exercent sur leurs propres services et, d'autre part, l'activité de la SPL doit être exclusivement exercée pour le compte de ses actionnaires. Concrètement, la SPL fonctionne comme une société anonyme (par dérogation à l'article L. 225-1 du code de commerce relatif aux sociétés anonymes, le nombre



	GESTION DIRECTE		GESTION DÉLÉGUÉE
Forme juridique	Régie à simple autonomie financière	Etablissement public industriel et commercial (EPIC)	Société anonyme Société par actions simplifiée Société d'économie mixte Société publique locale
Personnalité morale	Non	Oui	Oui
Mode d'administration	Conseil d'administration + directeur sous l'autorité de la collectivité publique	Conseil d'administration + directeur	Selon la forme juridique de l'entreprise
Type de comptabilité	Publique / rattachement à la comptabilité principale / Budget annexe L'agent comptable est celui de la collectivité de rattachement	Publique (en grande partie) / Budget autonome non rattaché à celui de la collectivité L'agent comptable est soit un comptable du Trésor, soit un agent comptable nommé par le préfet	Privée
Régime fiscal	Collectivité de rattachement	Régime fiscal des personnes morales de droit public	Régime fiscal des personnes morales de droit privé
Statut du personnel	Droit privé, sauf le directeur et le comptable	Droit privé, sauf le directeur et le comptable	Droit privé

d'associés n'est pas fixé à sept mais à deux). Son régime emprunte également aux règles des sociétés d'économie mixte (SEM). Enfin, la comptabilité d'une SPL est de droit privé.

Outre un gain de temps et des économies par rapport aux coûts liés aux procédures de mise en concurrence, le recours à la SPL offre aux collectivités territoriales ou leurs groupements, en tant que seuls détenteurs du capital et des sièges du conseil d'administration de la SPL, la possibilité de maîtriser pleinement l'exploitation du service public.

La première SPL de transport de voyageurs, constituée de la communauté d'agglomération de Saumur et du conseil général du Maine-et-Loire, a vu le jour en 2011.

II. La gestion directe dans les transports publics

Visées par l'article 7-II de la LOTI (*article L.1221-3 du code des transports*), les régies de transport sont soit des établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC), soit des régies dotées de la seule autonomie financière.

Les régies de transport sont réglementées par l'article 12 du décret du 16 août 1985 : elles ont pour objet d'exploiter des services de transports publics de personnes et, à titre accessoire, toutes activités de transport ou connexes à celui-ci, effectuées à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice.

Elles sont créées par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice : délibération du conseil municipal ou du conseil général.

III. La gestion déléguée dans les transports publics

Dans l'hypothèse d'une gestion déléguée, la collectivité continue à définir et à maîtriser la politique de transports et de déplacements.

ATTENTION !

Le ROSP a des conséquences pratiques importantes pour les régies de transport : les régies, municipales ou à simple autonomie financière, ne sont pas assimilables à des opérateurs internes.

Selon le principe du « cantonnement géographique », les régies ne peuvent participer à des appels d'offres en dehors de leur périmètre d'intervention, sauf pour ce qui relève des « lignes sortantes » des PTU et des « éléments accessoires » à l'activité de transport public, tels que l'assistance technique.

Le principe de contractualisation s'applique également aux régies, le ROSP retenant une conception extensive de la notion de contrat, qui englobe les actes unilatéraux législatifs ou réglementaires, comme une délibération d'une AOT visant à confier tout ou partie de son réseau à une régie. Le contenu de cet acte devra à terme être conforme aux dispositions du ROSP.

FOCUS

Mode de gestion dans les transports urbains

D'après les données issues de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains, près de 90 % des réseaux de transports urbains sont en gestion déléguée, et 10 % en gestion directe.

Cette répartition gestion directe / gestion déléguée est stable depuis 1997 d'après le CERTU.

La gestion des services de transports collectifs urbains est donc très majoritairement confiée à des délégataires privés ou à capitaux mixtes, de type sociétés d'économie mixte.

A. Les types de contrat

Les contrats se distinguent les uns des autres en fonction du niveau de risque assumé par chaque partie : on distingue ainsi le risque sur les charges d'exploitation (risque industriel) et le risque sur les recettes d'exploitation (risque commercial).

Le risque sur les investissements n'entre pas en ligne de compte dans la classification juridique des contrats. Les contrats ou conventions conclus entre l'AOT et l'entreprise exploitante, qui ont une durée déterminée (rarement plus de 10 ans), répartissent les responsabilités entre les co-contractants et définissent leurs obligations respectives.

Ces conventions précisent la consistance générale et les conditions de fonctionnement du service, la tarification, les modalités de financement du service, les modalités de reporting et de contrôle.

Les conventions ne peuvent être reconduites tacitement. Elles peuvent être prolongées pour des motifs d'intérêt général ou lorsque des investissements matériels importants sont réalisés à la demande de l'AOT, non prévus au contrat initial et de nature à modifier l'économie générale de la convention.

B. Le suivi du contrat : reporting et capacité d'expertise de l'AOT

Les contrats conclus entre la collectivité délégante et l'entreprise choisie pour exploiter le service public de transport obéissent à des règles particulières et précises en matière de dévolution (marchés publics ou DSP, selon le mode de rémunération de l'exploitant). Idem pour les modalités de conclusion des éventuels avenants aux conventions en cours.

Ils doivent également faire l'objet d'un suivi et de contrôle par l'autorité organisatrice : le délégataire est ainsi tenu à un reporting régulier.

■ Intérêts et enjeux du reporting :

- Répondre aux besoins d'information de l'autorité organisatrice ;
- améliorer les outils de suivi et de contrôle de la gestion et de l'exploitation du service ;

▲ ATTENTION !

La question de la concurrence est essentielle dans le mode d'organisation des transports publics en France : concurrence entre les modes de gestion, au libre choix de la collectivité, et concurrence entre les opérateurs dans le cadre de la DSP.

La concurrence entre la gestion directe et la gestion déléguée existe bel et bien, le passage de l'un à l'autre étant toujours possible pour les collectivités. Ainsi, depuis 2003, huit réseaux ont changé de mode de gestion : un réseau est passé de la régie à la DSP (réseau de Saint-Malo), six réseaux exploités en DSP sont passés en régie (réseaux de Belfort, Cholet, Douai, Forbach, Sarreguemines et Toulouse), et un est passé de DSP à SPL (Saumur).

Le choix de la délégation de service public pour l'exploitation des services de transport implique la mise en concurrence entre différents opérateurs. Or, ce mode de gestion est parfois remis en cause en raison des difficultés rencontrées par les collectivités pour faire émerger une réelle concurrence, indispensable à l'équilibre du système, notamment pour l'obtention du meilleur service au meilleur prix pour la collectivité. Avec la fusion de Transdev et Véolia, la situation oligopolistique des 2 grands groupes qui se partagent 90 % du marché n'est pas sans poser de problème. L'arrivée des groupes Vectalia et Carpostal n'a encore à ce jour qu'une incidence marginale.

Le manque d'acteurs limite la capacité de négociation des collectivités lors des renouvellements de contrat.

Une étude réalisée par le GART en 2009 indique que lors des quatre dernières années, dans plus de 68 % des cas le réseau n'a pas changé de délégataire lors du renouvellement de ce dernier.

- concilier des objectifs parfois divergents : plus de transparence pour l'autorité organisatrice / limitation de la production d'informations publiques pour l'entreprise ;
- favoriser les échanges entre des acteurs qui n'ont pas toujours la même vision des choses ;
- améliorer la capacité d'expertise de l'AO et l'aider à anticiper le renouvellement du contrat.

C. Les différents documents de suivi et de contrôle de l'activité du délégataire

■ Le rapport annuel d'activité

Ce document en présentation libre qui rend compte de l'activité générale de l'entreprise est présenté le plus souvent aux membres du conseil d'administration et donc à l'autorité de tutelle en cas de gestion directe. Un résumé de ce rapport peut être diffusé au grand public, ainsi qu'aux salariés, clients, fournisseurs, institutionnels, banques, etc.

■ Le rapport de gestion

Préparé par le conseil d'administration pour l'assemblée générale ordinaire annuelle, destinée à approuver les comptes de l'entreprise, il présente les faits marquants de l'année et des commentaires sur les données financières.

Document synthétique, il est obligatoire et fait partie des pièces juridiques déposées au greffe du tribunal de commerce.

■ Les tableaux de bord

Leur contenu et leur périodicité sont contractuels, ils comprennent les éléments sur la vie du réseau en cours d'année : recettes, offre, qualité de service et éventuellement quelques données comptables et techniques.

■ Le rapport annuel du délégataire

Destiné à l'autorité organisatrice, dans le cadre d'une DSP, il est le principal outil de contrôle de la DSP.

Le texte de référence est le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005 : il ajoute deux articles (*R. 1411-7* et *R. 1411-8*) au CGCT et vient modifier la loi Mazeaud de 1995 qui obligeait déjà le délégataire à remettre un rapport annuel contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du service public,

une analyse de la qualité du service et des annexes permettant au délégant d'apprécier les conditions d'exécution du service.

Le décret précise le contenu du rapport annuel du délégataire notamment sur les dépenses et recettes, tout en restant synthétique et « trans-sectoriel ». En vigueur depuis l'exercice 2006, cette disposition s'applique à l'ensemble des délégataires de service public quelle que soit leur forme juridique (SA, SEM ou régie exploitant des services en DSP). Les régies sont donc également concernées par cette obligation (cf. encadré, infra). Les contrats de marchés publics n'entrent pas, eux, dans le champ d'application de cette mesure.

Le rapport du délégataire est obligatoirement soumis au vote de l'assemblée délibérante du délégant. Le rapport annuel du délégataire est un document public après son vote par l'assemblée délibérante.

Le vote du rapport ne fait que prendre acte et n'a pas de conséquence directe sur la validité du contrat. En cas de vote négatif, l'exécutif local devra pourtant discuter avec le délégataire des mesures à prendre pour rectifier la situation.

Le rapport doit :

- tenir compte des spécificités du secteur concerné ;
- respecter les principes d'indépendance des exercices et de permanence des méthodes ;
- permettre des comparaisons entre l'année en cours et la précédente.

Contenu-type d'un rapport annuel du délégataire :

- Volet « comptable et financier » :
 - compte annuel de la délégation (et méthode d'imputation des charges et produits),
 - variation du patrimoine immobilier,
 - situation des biens et immobilisations,
 - programme d'investissements et dépenses de renouvellement,
 - effectifs (totaux, par catégorie, conduite)
 - détail des recettes : recettes tarifaires par type de titre, ventilation des recettes commerciales.
- Volet « qualité de service » :
 - taux de réalisation du service ;
 - commercial / marketing ;
 - taux de fraude / contrôle ;
 - qualité produite / qualité perçue.

- Volet « technique » :
 - données physiques ;
 - offre ;
 - fréquentation ;
 - structure et équipement du parc, y compris performances environnementales ;
 - accessibilité ;
 - sécurité.

ATTENTION !

La loi « Démocratie de proximité » du 28/02/2002 prévoit pour les régies la communication d'un bilan d'activité de ces services publics sans en définir précisément le contenu.

Dans le respect de l'esprit de cette loi dédiée à l'information des usagers, les données relatives à l'exécution du service et à sa qualité doivent être de la même nature que celles définies dans le rapport du délégataire (à savoir en rapport avec les obligations faites à la régie par l'AO dans le cadre de son règlement intérieur ou contrat d'objectifs). L'AO est déjà en possession des informations financières et comptables dans le cas d'un service exploité en régie.

D. Les investissements : qui fait quoi ?

Selon le type de contrat, les dépenses d'investissement sont à la charge soit de l'AOT soit de l'exploitant mais dans la plupart des cas la responsabilité des investissements relève de l'autorité organisatrice. Les dépenses sont ainsi directement réalisées par l'AOT ou par l'entreprise pour le compte de celle-ci. Globalement, les AOT sont propriétaires de 80 % des véhicules affectés aux transports urbains (source : *Enquête parc 2009 UTP*). La propriété du parc de matériel permet aux AOT de conserver la maîtrise de leurs investissements. Le matériel roulant représente près du tiers (31 %) des dépenses d'investissement (source : *Enquête annuelle sur les transports urbains CERTU-DGMT-GART-UTP*).

L'autre poste important de dépense (19 %) est le foncier (acquisition de terrains, de bâtiments, etc.). Une part non négligeable des dépenses est consacrée aux travaux (11 %).

Ces investissements sont financés majoritairement par l'autofinancement et l'emprunt, qui représentent respectivement 55 % et 38 % des ressources totales d'investissements de transports urbains.

E. Les questions à se poser avant le renouvellement du contrat

■ Le contrat a-t-il bien vécu ?

- Conformité avec les textes réglementaires et la jurisprudence ?
- Le renouvellement à l'identique est-il possible ?
- Conditions de la mutation vers un nouveau contrat ?
- Opportunités liées à l'évolution réglementaire et/ou jurisprudentielle.
- Combien d'avenants ont été passés ? quelle(s) portée(s) ont eu ces avenants ?
- Le contrat a-t-il aussi bien vécu que le réseau ? et vice-versa ?
- Le contrat a-t-il permis de faire évoluer le réseau de manière satisfaisante ? le réseau a-t-il évolué plus vite que le contrat ?
- Le contrat a-t-il assuré l'évolution des dépenses et des recettes en adéquation avec la réalité économique ?
- Bilan des relations avec l'exploitant, pénalités appliquées ?
- Analyse des différends / litiges / recours à des tiers (experts, conciliateurs...).

■ Quels ont été les points d'achoppement ?

- Homologation des tarifs ;
- modification des services ;
- actualisation / ajustement des dépenses et des recettes ;
- retards de paiement par l'AO / intérêts moratoires ;
- contrôles réalisés par l'AO ;
- entretien et maintenance des biens AO / exploitant ;
- désaccord sur les montants financiers (voir exemple ci-après) ;
- continuité du service public / information des usagers ;
- transmission des comptes rendus contractuels ;
- sous-traitance ;
- mission d'assistance technique / force de propositions ;



- circulation / stationnement ;
- autres (modification de la structure capitalistique de l'exploitant...).

■ **Les engagements ont-ils été respectés ?**

- Prérogatives, obligations et missions respectives des cocontractants ;
- objectifs de trafic / d'offre ;
- engagements financiers dépenses / recettes / contribution financière (voir exemple ci-après) ;
- programme d'investissements (AO / exploitant) ;
- mécanismes d'intéressement ;
- vitesse commerciale ;
- plan de formation du personnel et budget associé ;
- plan marketing et budget associé ;
- respect des délais (modification, transmission...) ;
- retour des biens selon les modalités prévues dans le contrat.

IV. Données sur les entreprises de transports urbains et leurs coûts d'exploitation

Quel que soit son statut, l'entreprise est chargée par l'autorité organisatrice de l'exécution du service (avec des niveaux de risques industriels et commerciaux plus ou moins importants selon le type de contrat passé entre l'AOT et l'entreprise).

D'après l'enquête annuelle d'entreprises (EAE) réalisée chaque année par l'INSEE, en 2005 les entreprises du secteur des transports urbains hors RATP employaient 38 460 salariés, répartis dans 206 entreprises.

- 47 % des entreprises du secteur emploient 94 % des effectifs : il s'agit des 98 entreprises de 50 salariés et plus ;
- parmi elles, 41 comptent plus de 250 salariés et emploient ainsi 77 % des effectifs du secteur.

■ **L'entreprise est organisée autour de plusieurs grandes missions :**

MISSION	MÉTIERS
<ul style="list-style-type: none"> • Exploitation proprement dite du réseau : <ul style="list-style-type: none"> - coordination de l'exploitation ; - graphichage et habillage des services ; - gestion du planning des conducteurs ; - régulation et gestion de l'exploitation. 	Conducteur-receveur Vérificateur Contrôleur Agent / Responsable méthodes
<ul style="list-style-type: none"> • Entretien du matériel et du réseau : <ul style="list-style-type: none"> - gestion du patrimoine (installations fixes et parc roulant) ; - établissement d'un programme de maintenance ne pénalisant pas l'exploitation (autobus, billettique, systèmes d'information...) ; - dépannage. 	Agent de maintenance Mécanicien Carrossier Electronicien, électrotechnicien
<ul style="list-style-type: none"> • Fidélisation / conquête de la clientèle : <ul style="list-style-type: none"> - réalisation d'études marketing ; - proposition à l'AOT d'itinéraires des lignes ; - suivi de la commercialisation ; - proposition à l'AOT de gammes tarifaires et commercialisation des titres ; - communication et promotion du réseau ; - gestion de l'information des clients (guide bus, site internet...). 	Responsable communication Agent de ventes Chargé d'études marketing
<ul style="list-style-type: none"> • Gestion des moyens humains et matériels 	Comptable
<ul style="list-style-type: none"> • Gestion des ressources humaines : <ul style="list-style-type: none"> - comptabilité de l'entreprise ; - coordination de tous les services. 	Agent administratif

A. La structure des coûts d'exploitation

En 2008, les dépenses de fonctionnement des entreprises de transports urbains ont atteint 3 066 millions € (données sur 133 réseaux – Source : *les chiffres clés du transport public urbain – Edition 2009 – UTP*).

Ce sont les dépenses de personnel qui représentent la majeure partie des dépenses, généralement plus de 50 %, voire plus de 70 %, selon les réseaux.

Les autres coûts d'exploitation sont les frais généraux, les coûts de roulage (carburants, entretien, pneumatiques, etc.) et, dans une moindre mesure, la sous-traitance.

Les conventions d'exploitation contiennent une formule d'actualisation (annuelle) de la contribution de l'AOT, qui reflète la structure des coûts de l'entreprise.

Généralement, les coûts d'exploitation s'analysent sous forme de ratios : coût kilométrique (coût rapporté au kilomètre parcouru), coût par voyage, taux de couverture (des dépenses par les recettes).

B. Les enjeux pour les entreprises : la maîtrise des coûts et les gains de productivité

Pour enrayer la hausse des coûts et améliorer les taux de couverture, les entreprises ont comme objectifs de réaliser des gains de productivité et d'optimiser la gestion du service de transport.

La maîtrise des coûts repose sur la rationalisation du travail et de l'organisation, à travers par exemple la diminution de l'absentéisme, du nombre d'accidents du travail mais aussi la mise en place de dispositifs d'intéressement du personnel aux résultats.

La recherche du meilleur coût doit se faire dans le respect de la réglementation sociale (conventions collectives en vigueur : très généralement la Convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs, mais parfois aussi selon l'historique de l'entreprise, une convention interurbaine, ou selon le statut de l'entreprise les règles de la fonction publique territoriale).

La réglementation sociale est déterminante dans l'organisation des services : temps de conduite, temps de repos, battements, congés, etc. Ces éléments sont à prendre en compte lors de projets d'évolution d'un réseau.

L'entreprise doit fidéliser sa clientèle et capter de nouveaux clients en s'adaptant à la demande. Ainsi, le suivi du trafic, l'adéquation entre l'offre et l'usage font partie des priorités.

L'objectif principal de l'entreprise est d'augmenter le ratio voyageurs / kilomètres parcourus (V/K), tout en optimisant les recettes et en diminuant les coûts de production.

De plus, l'entreprise peut également agir sur les véhicules et leurs équipements : consommations de carburants, maintenance / entretien, etc.

Le taux de couverture (R/D), ratio des recettes commerciales sur les dépenses d'exploitation est un indicateur sur les comptes des entreprises. Il a connu une récente dégradation, s'établissant à 33 % en 2008 dans les réseaux urbains (source : *Les chiffres clés du transport public urbain – Edition 2009 – UTP*).



FOCUS

Augmenter la vitesse commerciale pour faire baisser le coût au kilomètre ?

Pour réduire le coût au km, a priori, le levier le plus efficace est d'agir sur la vitesse des bus. Le raisonnement paraît logique : qu'un véhicule roule ou non, le chauffeur est payé, le véhicule continue d'être amorti. En améliorant la vitesse et donc en parcourant davantage de kilomètres, donc en augmentant la vitesse commerciale des bus, on diminue le coût au kilomètre.

Toutefois, les modes de mesure de la vitesse commerciale diffèrent d'une entreprise à l'autre : calculées par ligne, par groupe de lignes ou à l'échelle du réseau tout entier, elles incluent ou non les temps non directement liés à la conduite (pause, battement, haut le pied, temps techniques, etc.). La vitesse commerciale n'est donc pas nécessairement l'indicateur le plus pertinent. Elle est fortement liée à l'état de la circulation dans l'agglomération, le type d'aménagement de voirie existant, le matériel roulant et ses équipements ou encore l'affluence.

■ Les coûts de transport

	COÛT PAR VOYAGE (€)	COÛT PAR KILOMÈTRE (€)	TAUX DE COUVERTURE (%)
> 250 000 hab.	1,26	5,58	42
De 100 000 à 250 000 hab.	1,68	4,09	29,1
< 100 000 habitants	1,52	3,35	26,3
Moyenne transports urbains de province	1,35	4,93	38

Source : Les chiffres clés du transport public urbain - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) - 2009

V. Statistiques sur le marché français des transports urbains (hors Ile-de-France)

Ce marché est caractérisé par la présence de groupes de transport de dimension internationale qui se répartissent 77 % des voyages annuels totaux en 2008. Ainsi, Keolis domine le marché des transports hors Ile-de-France avec 38 % des voyages annuels réalisés dans ces réseaux, devant Transdev (22 %) et Veolia Transport (17 %). La fusion des deux derniers devrait logiquement permettre au groupe issu de cette opération de représenter 39 % des voyages.

Certains de ces réseaux dépendent de groupes étrangers, tels que l'espagnol Vectalia (Perpignan, Etang de Thau, Amiens) ou le suisse Carpostal, filiale de La Poste suisse (Dole, Bourg-en-Bresse, Haguenau, Mâcon, Villefranche sur Saône), qui ont fait leur apparition et tentent de s'implanter sur le marché français. Ils représentent moins de 7 % des voyages annuels.

Les autres réseaux sont dits indépendants et, pour nombre d'entre eux, sont adhérents à AGIR. Ces réseaux adhérent à AGIR totalisent 16 % des voyages totaux.



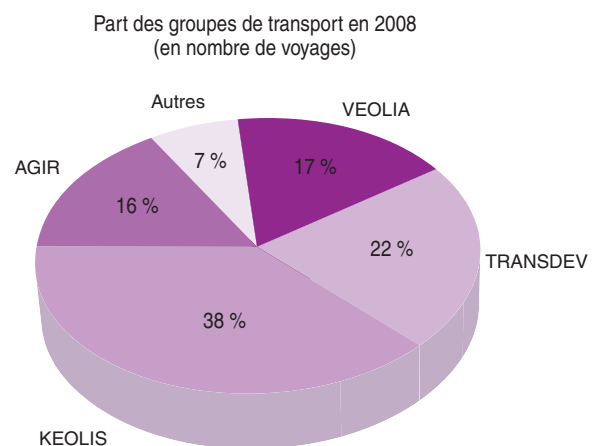
FOCUS

Chiffre d'affaires 2009 des groupes de transport

- Keolis : 5,4 milliards €, dont 41 % à l'international
- Transdev : 2,5 milliards €, dont 62 % à l'international
- Veolia Transport : 5,3 milliards € dont 65 % à l'international

(source : rapports d'activités des groupes - Données 2009)

Toutefois, une part non négligeable du marché, 23 % des voyages annuels totaux en 2008, est réalisée par les entreprises qui ne dépendent pas d'un des trois grands groupes.



Source : Les chiffres clés du transport public urbain - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) - 2008



FOCUS

Etude sur la performance des réseaux de transports publics indépendants

En 2006 et 2007, AGIR a publié une étude sur la performance des réseaux de transports publics indépendants.

Les données chiffrées de l'étude montrent que les réseaux indépendants présentent des niveaux de performance souvent supérieurs à l'ensemble des réseaux, qu'il s'agisse de l'offre kilométrique, de la fréquentation, du taux d'utilisation ou de la productivité des agents roulants.

Quelques résultats de l'étude 2007 :

Les réseaux indépendants de moins de 100 000 habitants présentent d'excellents niveaux d'offre de service : environ

19 km/habitant, contre 17,3 km/habitant pour l'ensemble des réseaux de moins de 100 000 habitants.

La productivité des réseaux indépendants de 100 000 à 250 000 habitants est supérieure à celle de la moyenne des réseaux de même taille : près de 25 000 km/agent roulant contre 22 200 km/agent roulant.

L'analyse comparative chiffrée démontre qu'il n'y a pas un mode de gestion idéal et que, quelle que soit la taille du réseau, le fait de dépendre d'un groupe ne signifie pas un niveau de performance supérieure.

➔ Etude téléchargeable sur le site internet d'AGIR : <http://www.agir-transport.org>

■ Les types de contrats en gestion déléguée

	PART EN % DE LA GESTION DÉLÉGUÉE*	RISQUE COMMERCIAL	RISQUE INDUSTRIEL	CARACTÉRISTIQUES
Affermage / Concession	7 %	Exploitant	Exploitant	Le service est exploité aux risques et périls de l'entreprise. L'AOT ne supporte pas le déficit et ne peut encaisser l'éventuel excédent (différence concession/ affermage : en concession, les investissements sont réalisés et renouvelés par l'exploitant).
Régie intéressée	5 %	Autorité organisatrice	Autorité organisatrice	L'exploitant est le régisseur du réseau : il assure la gestion du réseau pour le compte de l'AOT et reçoit une rémunération qui peut dépendre des résultats. L'AOT assume l'aléa sur les charges d'exploitation.
Gérance	4 %	Autorité organisatrice	Autorité organisatrice	L'AOT assume intégralement le déficit réel, quel que soit le niveau des dépenses d'exploitation et des recettes tarifaires. L'exploitant est rémunéré selon la nature et le volume des prestations fournies, sur la base d'un forfait + un intéressement - d'éventuelles pénalités.
Gestion à prix ou montant forfaitaire	14 %	Autorité organisatrice	Exploitant	L'exploitant reçoit un forfait calculé sur la base d'une estimation prévisionnelle des charges d'exploitation. Il peut être intéressé sur les recettes.
Contribution financière forfaitaire	70 %	Exploitant	Exploitant	L'exploitant encaisse les recettes du trafic. En compensation des obligations qui lui sont imposées, il reçoit un forfait soit prédéfini, soit réajusté en fonction des recettes réelles.

*Données 2008 - Source : Enquête annuelle sur les transports urbains - CERTU-DGMT-GART-UTP - 2009



Financement des transports collectifs urbains

Les élus locaux et les exploitants de transports urbains sont confrontés à une hausse constante des coûts d'investissement et d'exploitation des réseaux de transport avec des ressources globalement limitées.

Ces ressources sont multiples et de nature différente : les collectivités disposent ainsi de ressources fiscales, affectées spécifiquement aux transports urbains (comme le versement transport) ou non affectées (comme la fiscalité locale) ainsi que des recettes tarifaires payées directement par les usagers.

A ces ressources s'ajoutent d'autres contributions, comme celles de l'État qui concernent exclusivement les investissements, ainsi que des subventions ou aides versées parfois par d'autres collectivités locales. Enfin, il existe de rares financements européens dans le cadre d'investissements spécifiques, innovants, voire expérimentaux le plus souvent.

I. Le versement transport (VT)

Le versement transport, mis en place par 80 % des autorités organisatrices de transport, représente aujourd'hui la principale source de financement des transports publics urbains : 44 % des ressources en moyenne pour l'ensemble des réseaux (hors emprunt) en 2008. Entre 2007 et 2008, le versement transport a augmenté de 2 % pour atteindre 2 851 millions d'euros (source : *Enquête annuelle sur les transports publics urbains - CERTU - DGMT - GART - UTP, 2009*).

A. Définition / Principes

Le VT est une contribution des employeurs de plus de 9 salariés, publics comme privés, assise sur les salaires.

Instaurée d'abord en Ile-de-France en 1971, le principe de cette contribution a été étendu en 1973 à la province et concerne les communes ou EPCI de plus de 10 000 habitants.

A l'origine, l'assiette était constituée par les salaires dans la limite du plafond fixé par le régime général de la Sécurité sociale. Ce plafonnement a été supprimé à compter du 1^{er} avril 1993.

Aussi appelée taxe transport, le VT est une ressource affectée au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics, et instaurée par décision et délibération de l'AOTU dans les limites de son périmètre de transports urbains (PTU).

La loi SRU (article 105) est venue compléter l'article L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales pour permettre l'affectation du versement transport au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo.

Le principe économique du VT est la taxation des bénéficiaires indirects : sont ainsi concernés tous les employeurs du PTU, quel que soit leur niveau de desserte par le réseau de transports urbains ou en vélo. Reconnu par le Conseil constitutionnel comme une imposition, le VT n'est pas assimilable à un prélèvement social.

B. État des lieux

60 % du produit du VT est collecté par les agglomérations ayant en service ou en projet un TCSP (mode lourd type tramway), 16 % par les agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants contre 10 % par les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

De nombreuses AOT (73 %) pratiquent déjà le taux plafond et n'ont par conséquent pas de marge de manœuvre pour dégager un surcroît de recette.

C. Taux

Le taux du versement transport fixé par l'AOTU varie selon la population du PTU.

■ Taux maximum :

- AOTU de 10 000 à 100 000 habitants : 0,55 % ;
- AOTU de 50 000 à 100 000 habitants en cas de décision de réaliser une infrastructure de transport collectif en site propre : 0,85 % (depuis la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010) ;
- AOTU de plus de 100 000 habitants : 1 %. Ce taux peut aller jusqu'à 1,75 % en cas de décision de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé (exemple : TCSP).

■ Possibilité de majorer ces taux de 0,05 point pour les EPCI (« bonus des communautés »), ce qui porte les taux plafonds à 0,60 %, 1,05 % et 1,80 %.

■ Possibilité de moduler le taux en cas d'extension de PTU pendant 5 ans (taux différenciés selon les communes). A l'expiration de ce délai, le taux doit être uniforme sur tout le PTU.

■ Possibilité de majorer le taux de 0,2 % pour les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées « communes touristiques ».

En Ile-de-France, le STIF n'a pas la maîtrise des taux. La région francilienne constitue un seul périmètre de prélèvement du versement de transport, avec 3 niveaux de taux différents. La dernière modification de ceux-ci remonte à la loi de finances 2004 : 2,6 % pour Paris et les Hauts-de-Seine, 1,7 % pour la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne, et 1,4 % pour l'Essonne, les Yvelines, le Val d'Oise et la Seine-et-Marne.

D. Exonérations

Sont concernés :

- les employeurs de moins de 10 salariés (les employeurs qui, en raison de l'accroissement de leur effectif,

▲ ATTENTION !

Le VT additionnel

Instauré par la loi SRU, le VT additionnel peut être perçu par les syndicats mixtes de coopération, associant plusieurs AOT, et comprenant une AOTU. Ce type de syndicat mixte peut effectuer un prélèvement destiné au financement des transports en commun dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants, « dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains » (article L5722-7 du CGCT, créé par l'art. 112 de la loi SRU).

Le taux de ce VT additionnel ne peut excéder 0,50 %.

atteignent ou dépassent l'effectif de dix salariés sont dispensés pendant trois ans du paiement du versement. Le montant du versement est réduit de 75 %, 50 % et 25 %, respectivement chacune des trois années suivant la dernière année de dispense ;

- les employeurs situés dans une commune, une communauté urbaine ou dans le ressort d'un EPCI compétent pour l'organisation des transports urbains dont la population totale ne dépasse pas 10 000 habitants ;
- les fondations et associations reconnues d'utilité publique, à but non lucratif et dont l'activité revêt un caractère social ;
- dans certaines conditions, les entreprises de moins de 50 salariés domiciliées dans les zones franches urbaines.

E. Remboursements

Des demandes de remboursement peuvent être présentées par les employeurs auprès de l'AOTU dans les 2 ans à compter de la date à laquelle le versement transport a été acquitté pour :

- les salariés logés ou transportés : l'AOT doit rembourser les versements aux employeurs qui justifient avoir assuré le logement permanent sur les lieux de travail ou effectué intégralement et à titre gratuit le transport



31

collectif de tous leurs salariés, ou de certains d'entre eux, au prorata des effectifs transportés ou logés par rapport à l'effectif ;

- les salariés employés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des villes nouvelles ou de certaines zones d'activité industrielle ou commerciale prévues aux documents d'urbanisation, lorsque ces périmètres ou ces zones sont désignés par la délibération de l'AOTU instituant le VT.

F. Recouvrement

Le recouvrement du VT est réalisé par l'Union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et des allocations familiales (URSSAF), pour les employeurs qui versent déjà tout ou partie des cotisations patronales de sécurité sociale (SS) dont ils sont redevables, ou par l'organisme chargé du recouvrement de la part patronale d'assurance maladie pour les autres employeurs.

G. Evolutions

Le VT a permis de développer considérablement l'offre et parfois de mener à bien certaines opérations lourdes. Ressource limitée mais indispensable dans le budget des collectivités, le VT est fréquemment remis en cause par les entreprises qui le paient, au motif principal qu'elles sont peu, voire pas du tout desservies par le réseau de transport urbain auquel elles contribuent. Les collectivités peuvent s'assurer de son rendement en faisant pratiquer un audit de leur versement transport.

Toutefois, les réflexions actuelles visant à modifier le VT ne vont pas dans le sens d'un allègement pour les entreprises. Ainsi, la Cour des comptes en 2005 proposait une réforme de l'assiette, consistant à supprimer le seuil des 9 salariés, pour accroître le produit collecté.

L'article 55 de la loi du 12 juillet 2010 dite « loi Grenelle II » a modifié le code général des collectivités territoriales (*articles L. 2333-64 et L. 2333-67 du CGCT*) pour permettre aux autorités organisatrices de transport œuvrant « dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme », de majorer le taux de versement transport de 0,2 %,

ce taux pouvant également être instauré dans des communes touristiques de moins de 10 000 habitants. L'objectif est de permettre aux communes concernées de financer plus facilement des dessertes supplémentaires pendant les périodes de forte fréquentation touristique.

Par ailleurs, l'Association des régions de France (ARF) revendique l'élargissement du VT au territoire régional pour une affectation aux transports express régionaux (TER).

➤ **Références :**

- loi n° 71-559 du 12 juillet 1971 ;
- loi n° 73-640 du 11 juillet 1973 ;
- articles L. 2333-64 à L. 2333-75 et D. 2333-83 à D. 2333-104 du code général des collectivités territoriales ;
- loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 (Solidarité et renouvellement urbains) : articles 105, 111 et 112 ;
- articles L. 5721-2 à L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales ;
- loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite loi « Grenelle II »).

II. Les recettes tarifaires

A. État des lieux

Les recettes tarifaires constituent une source de financement importante des transports publics : elles sont la composante principale des recettes commerciales, qui incluent, outre les recettes tarifaires, les autres recettes telles que les recettes publicitaires.

En 2006, elles ont atteint 1 025 millions €, soit 18 % des ressources totales (hors emprunt), perdant 2 points par rapport à 2005 (source : *Enquête annuelle sur les transports urbains - CERTU - DGMT - GART - UTP*).

Quelques réseaux ont fait le choix de la gratuité totale. Pour ces derniers, le financement repose donc principalement sur le versement transport et la fiscalité locale. Ceci limite les marges de manœuvre en matière d'investissements et de développement du réseau.

- *cf. chapitre 7 sur la tarification, encadré sur la gratuité.*

B. Les principes de la tarification

La tarification des transports relève de la compétence des autorités organisatrices.

L'article 7-III de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 (*article L.1221-5 du code des transports*) précise en effet que « la politique tarifaire est définie par l'autorité compétente de manière à pouvoir obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transport correspondant. Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'État en matière de prix, l'autorité compétente fixe ou homologue les tarifs ».

L'article 43 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes dispose que : « Les tarifs des transports urbains, des services publics réguliers et des services publics à la demande de transport routier non urbains de personnes sont fixés ou homologués par l'autorité compétente conformément à la procédure définie par la convention passée entre celle-ci et l'entreprise(...) ».

En pratique, l'entreprise exploitante apporte généralement sa connaissance et son expertise pour la conception, la mise en œuvre et l'évolution de la tarification.

Depuis l'année 2000, les hausses tarifaires annuelles sont déterminées librement.

En ce qui concerne les régions, la législation est ambiguë : c'est la tarification nationale définie par la SNCF et l'État qui s'applique : décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001. Ainsi si une région décide d'appliquer un tarif multimodal, elle doit assumer les charges supplémentaires d'exploitation.

C. Evolutions

Les transports collectifs sont confrontés à deux enjeux majeurs en matière tarifaire :

- faire en sorte que la tarification ne constitue pas un frein à l'accès aux services de transport collectif ;
- favoriser les déplacements à l'intérieur de bassins de vie qui englobent plusieurs réseaux de transport. Les interconnexions entre les différents réseaux de

transports urbains, interurbains, départementaux et régionaux doivent donc être facilitées.

► Références législatives et réglementaires :

- article 7-III de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (*article L.1221-5 du code des transports*). Article 43 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ;
- décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de TC d'intérêt régional ;
- décret n° 2005-917 du 29 juillet 2005 abrogeant le décret n° 87-538 du 16 juillet 1987 relatif aux tarifs des transports publics urbains de voyageurs hors de la région Ile-de-France.

III. Financement des transports collectifs urbains par les pouvoirs publics : les collectivités locales et l'État

A. Contributions des collectivités locales

■ État des lieux

En 2008, la participation des collectivités s'est élevée à 2 141 millions €, soit 36 % du financement des transports urbains (hors emprunt) (source : *Enquête sur les transports collectifs urbains - CERTU - DGMT - GART - UTP, 2009*).

La contribution des collectivités locales de plus de 400 000 habitants avec TCSP a diminué de 19 % entre 2007 et 2008. Dans toutes les autres agglomérations, les budgets transports ont augmenté de 5,6 % par rapport à l'année 2007. La contribution des collectivités a, quant à elle, augmenté de 11,9 %.

■ Définition / Principes

Le recours au budget des collectivités et donc à la fiscalité locale directe et indirecte (4 taxes directes et autres prélèvements fiscaux directs et indirects) permet



d'apporter un complément aux autres ressources (VT, vente de titres, et dans une moindre mesure, aides de l'État) pour financer les dépenses d'exploitation et d'investissement des transports collectifs urbains.

Le recours à la fiscalité locale répartit la charge sur l'ensemble des contribuables, qu'ils soient utilisateurs ou non du réseau de transport collectif.

■ Evolutions

La participation des collectivités est indispensable, mais limitée, du fait de taux de pression fiscale souvent élevés, et du besoin de financement important d'autres services publics. A cet égard, la fiscalité locale est une ressource importante pour les grandes agglomérations, dans le cadre du financement de leurs projets de TCSP.

Augmenter la part de la collectivité relève donc d'un réel choix politique local.

B. Contributions de l'État

■ État des lieux

En 2008 la participation de l'État s'est élevée à 101 millions €, soit 1 % du financement des transports urbains (hors emprunt) (source : *Enquête sur les transports collectifs urbains - CERTU - DGMT - GART - UTP, 2009*).

Elle représentait 4,3 % des ressources en 2001.

■ Définition / Principes

A partir du milieu des années 1970, l'État a mis en œuvre une politique d'aide aux investissements en TCSP. D'abord en direction des très grandes agglomérations pour leurs projets de métro, puis au milieu des années 1980 dans des grandes agglomérations pour favoriser la réintroduction du tramway.

En 1994, la circulaire Idrac définit les conditions d'attribution des aides. Cette circulaire sera modifiée en

juillet 2001 avec l'introduction des aides à la mise en œuvre des PDU en plus des aides aux TCSP.

La circulaire de 2001 définit les critères d'éligibilité des projets et en fixe les objectifs, les moyens, ainsi qu'assiettes et taux de subvention.

Ces aides ont permis le développement des réseaux de transports urbains, avec un taux d'intervention moyen de l'État de l'ordre de 20 %.

En 2003, les contraintes budgétaires et le contexte de décentralisation croissante ont conduit l'État à s'interroger sur le système d'aides financières aux TCSP. La loi de finances pour 2004 a officialisé la suppression de la ligne budgétaire des aides de l'État en matière de transports collectifs en site propre de province.

■ Enjeux / Evolutions

La question des modalités de l'intervention financière de l'État pour aider au développement des transports collectifs fait partie des engagements pris à l'occasion du « Grenelle de l'environnement ».

Le Gouvernement a fixé la participation de l'État à 2,5 milliards € d'ici 2020 (contre 4 milliards initialement). Deux appels à projets à TCSP ont été lancés en octobre 2008 et mai 2010 auprès des AOT de province.

Un projet de nouvelle circulaire est en cours d'élaboration, précisant les conditions de l'intervention de l'État : projets éligibles, assiettes de la subvention, taux et plafonds, constitution des dossiers.

➡ Références :

- circulaire n° 94-91 du 21 décembre 1994 relative aux aides de l'État aux transports collectifs de province ;
- circulaire n° 2001-51 du 10 juillet 2001 relative aux aides de l'État à la mise en œuvre des plans de déplacements urbains et aux transports collectifs de province.

Organisation des transports publics

I. La planification et l'articulation avec la politique de déplacements : SCoT, PLU, PDU, etc.

L'urbanisme et les transports sont étroitement liés. Plus que jamais, au moment où le Grenelle de l'environnement met l'accent sur la maîtrise de l'étalement urbain et la gestion économe de l'espace, il est indispensable que l'élaboration des outils de planification et l'organisation des déplacements relèvent d'une démarche cohérente et donc d'objectifs partagés entre les différents acteurs publics concernés (communes, établissements publics de coopération intercommunale, autorités organisatrices de transports).

Telle était d'ailleurs l'ambition de la loi SRU du 13 décembre 2000.

Cette loi a ainsi créé des liens de compatibilité, d'une part entre les outils rénovés de planification (le Scot et le PLU succédant au schéma directeur et au POS), d'autre part entre ces outils et le plan de déplacements urbains.

A. Le schéma de cohérence territoriale (SCoT)

Elaboré par un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) dont le périmètre est souvent plus large que celui de la communauté (d'agglomération, de communes) ou par un syndicat mixte associant EPCI et communes isolées, le SCoT est un cadre de référence. Il précise dans un souci de cohérence, au travers notamment d'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD), les différentes politiques à conduire à l'échelle d'un territoire « de vie » : l'habitat, les déplacements, le développement économique et commercial, la préservation des espaces agricoles et naturels notamment.

En matière de transports, le SCoT doit répondre à un objectif de « maîtrise des besoins de déplacements et de circulation automobile » par la prise en compte des besoins de transport au regard des prévisions économiques et démographiques, la définition d'objectifs en matière de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement, de régulation du trafic automobile, la recherche de cohérence enfin entre urbanisation et dessertes en transports collectifs.

B. Le plan de déplacements urbains (PDU)

Créé en 1982 par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), le PDU est élaboré et mis en œuvre par l'autorité organisatrice sur le périmètre de transports urbains. Obligatoire dans les agglomérations (unités urbaines au sens de l'INSEE) de plus de 100 000 habitants, il doit définir des objectifs précis : amélioration de la sécurité des déplacements, diminution du trafic automobile, développement des transports collectifs et des modes de déplacements alternatifs (marche, deux-roues), aménagement et exploitation du réseau principal de voirie, aménagement, organisation du stationnement et des livraisons de marchandises (en liaison avec les communes et dans le cadre du pouvoir de police du maire), conseil en mobilité et incitation aux plans de déplacements d'entreprise et de collectivités publiques), mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées.

Le PDU doit intégrer une annexe spécifique portant sur l'accessibilité. Il doit faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation tous les 5 ans qui nécessite la mise en œuvre d'un observatoire des déplacements.

Les AOTU de moins de 100 000 habitants qui le souhaitent peuvent mettre en place un plan de déplacements volontaire, sous l'appellation de « politique globale de déplacements », terme apparu dans la circulaire

2001-51 du 10 juillet 2001. Sa mise en œuvre est moins contraignante que celle du PDU obligatoire car elle n'est pas soumise aux mêmes obligations réglementaires que celui-ci, à condition toutefois que le plan n'ait pas l'appellation « PDU ».

Conformément à la directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 (transposée en droit français via l'ordonnance n° 2004-484 de juin 2004), dans le cadre de son élaboration ou de sa révision, le PDU fait l'objet d'une évaluation environnementale analysant l'impact des actions qu'il met en œuvre.

La loi Grenelle II prévoit également l'obligation d'évaluer les émissions de dioxyde de carbone évitées grâce à l'élaboration du PDU et le calcul des émissions générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre.

Enfin le PDU doit être compatible avec le SCoT, de même que le PLU doit être compatible avec le SCoT et le PDU. La compatibilité induit qu'un document de « niveau inférieur » ne doit pas interdire la mise en œuvre des orientations arrêtées à une échelle territoriale plus large.

C. Le plan local d'urbanisme (PLU)

Le plan local d'urbanisme (PLU) est un document à la fois opérationnel et réglementaire qui doit traduire le projet communal ou intercommunal en termes d'aménagement et de développement. A ce titre, il réglemente le droit des sols.

En matière de transports, le PLU peut par exemple réserver des emprises pour les parcs, les axes de transports en site propre ou non à créer ou à renforcer, fixer des normes de stationnement pour les logements et les bureaux, etc.

II. Connaître la mobilité locale

L'un des enjeux majeurs des transports urbains, et plus globalement des transports collectifs est l'augmentation de leur part de marché. Pour atteindre cet objectif, il est

nécessaire de suivre le plus régulièrement et le plus finement possible les évolutions de la population et de sa mobilité, ainsi que les attentes des usagers en matière de déplacements.

Le recueil de données statistiques est un préalable indispensable à la conception ou à l'évolution de l'offre de transport.

A. Quelles sont les données à collecter ?

- Recensement de la population par communes : densités de population, répartitions sociales, par âge, par habitat, etc. ;
- localisation des emplois et des entreprises sur le territoire ;
- connaissance des pôles générateurs de la mobilité (université, écoles, pôles de loisirs, etc.) ;
- taux de motorisation des ménages (nombre de véhicules par foyer) ;
- parts de marché par mode ;
- données géographiques et urbaines : topographie, schémas de voirie, plans de circulation, type d'habitat, etc.

Ces données socio-démographiques peuvent être complétées par les études suivantes :

- enquêtes déplacements grands territoires (EDGT) adaptées aux territoires périurbains, voire ruraux, entourant de grands pôles urbains ;
- enquête ménages déplacements (EMD) ;
- enquêtes déplacements villes moyennes (EDVM) adaptées aux villes moyennes ;
- baromètre satisfaction / enquête image ;
- enquête origine-destination ;
- mesures qualité (ponctualité, régularité, propreté, etc.) notamment en cas de certification ;
- enquête fraude.

Pour un réseau existant, il est possible d'utiliser les données de la billetterie/billettique et les données sur les temps de parcours issues du système d'aide à l'exploitation (SAE) ou de comptages manuels.

■ Enquêtes : qui fait quoi ?

	OBJECTIF / FINALITÉ	QUI EN A L'INITIATIVE ?
Enquête déplacement grands territoires	Quantification et qualification des déplacements tous modes / Détermination des parts de marché de chaque mode pour les territoires périurbains.	AOT
Enquête ménages-déplacements	Quantification et qualification des déplacements tous modes / Détermination des parts de marché de chaque mode dans les agglomérations de taille moyenne à grande.	AOT
Enquête ménages ville moyenne	Quantification et qualification des déplacements tous modes / Détermination des parts de marché de chaque mode dans les agglomérations de taille moyennes.	AOT
Enquête origine-destination	Usages du réseau de transport en commun : évolution du trafic, taux de correspondance, comportement des clients, caractérisation des usages du réseau.	AOT / Entreprise
Baromètre de satisfaction	Niveau de satisfaction des utilisateurs réguliers / occasionnels.	AOT / Entreprise
Enquête image	Opinion de l'image des utilisateurs et non-utilisateurs du réseau.	Entreprise
Mesures qualité	Mesures de critères qualité : ponctualité, régularité, propreté, accueil, taux de contrôle, fiabilité du matériel	AOT / Entreprise si certification
Comptages	Fréquentation du réseau / de lignes ou de groupes de lignes (peut être couplé avec des données billettiques)	AOT / Entreprise

B. Les bureaux d'études

Les bureaux d'études sont à la disposition des collectivités et des entreprises pour les accompagner dans la réalisation de ces différentes enquêtes. Sans aucun lien avec un groupe ou un transporteur, AGIR réalise ce type d'enquêtes, ce qui garantit l'objectivité de ses analyses.

III. L'offre de transport

Le choix du niveau d'offre à apporter aux usagers fait partie des attributions incombant directement aux autorités organisatrices.

Le budget à mettre en adéquation avec le niveau d'offre souhaité peut varier de manière considérable. Dans ce contexte, un arbitrage permanent doit être opéré entre le développement de l'offre et les considérations économiques.

C'est dans cet objectif qu'une étude entre l'offre et la demande doit être réalisée afin de connaître les besoins financiers. Il convient donc au préalable de toute décision de l'autorité organisatrice d'établir un diagnostic portant sur trois points :

- la connaissance de la demande ;
- le niveau de service à offrir pour répondre à la demande ;
- la détermination des moyens nécessaires.

A. La connaissance de la demande

Un recueil de données est indispensable pour avoir une connaissance suffisante du territoire et identifier les flux de déplacements.

Ainsi, il est nécessaire d'être en mesure de répondre aux interrogations suivantes en matière de déplacements :

Qui ? Quand ? Combien ? Où ? Vers où ? Pourquoi ?



Pour bien connaître la demande transport d'un territoire, il convient de prendre en compte les politiques institutionnelles dans le but d'apporter un maximum de cohérence et de coordination au fonctionnement d'un réseau de transport. En effet, l'urbanisme, la voirie, l'aménagement urbain et le stationnement sont autant de critères qui influent fortement sur le fonctionnement du réseau de transport. Cela implique une bonne coordination entre les différents acteurs exerçant ces compétences et de prendre en compte ces différents facteurs en amont du dimensionnement de l'offre.

Par ailleurs, il faut souligner le caractère social d'un réseau de transport ; en effet, assurer la desserte de tout le territoire, faire fonctionner et évoluer le réseau dans le respect de la réglementation sociale font partie des prémices du dimensionnement d'un réseau.

Enfin, les aspects économiques sont à prendre en compte, avec l'obligation pour les collectivités de proposer un service au meilleur coût.

B. Le niveau de service pour répondre à la demande

Le recueil d'informations ou des données démographiques permet d'identifier et d'élaborer des scénarios d'offre et des prévisions de trafic. Plus globalement, il s'agit de répondre à la question : quel service et pour qui ?

A partir de cette étape, il est possible de définir les itinéraires des lignes et des points d'arrêts et en fonction de leur longueur et du temps mis par un autobus pour le parcours. On parle dans ce cas de « chaînage ».

C. La détermination des moyens nécessaires

Une fois les lignes et itinéraires définis, l'exploitant procède au « graphicage des lignes », c'est-à-dire qu'il associe un horaire théorique de passage à un véhicule normalement programmé dans une journée.

L'autorité organisatrice définit le niveau des moyens disponibles (nombre de véhicules, kilométrage ou prix maximal...). L'exploitant du réseau doit tenir compte de cette enveloppe financière lorsqu'il met en production le

réseau souhaité. Il associe à chaque véhicule le personnel de conduite en veillant au respect de la réglementation du travail en vigueur dans les transports collectifs : dans ce cas, on parle « d'habillage ».

La mise en production de l'offre théorique de transport a pour but d'intégrer tous ces paramètres (graphicage et habillage) pour satisfaire les attentes de la clientèle, mais aussi afin de répondre aux considérations économiques de l'autorité organisatrice.

IV. L'intermodalité

A. Définition / objectifs

La tendance actuelle est à la multiplication du nombre de déplacements s'effectuant à l'intérieur de bassins de vie qui englobent plusieurs réseaux de transport (urbains / départementaux / régionaux) ou impliquent la succession de plusieurs modes de transport (individuels : vélo, voiture / co-voiturage / auto-partage, marche à pied... / collectifs).

L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Elle consiste à articuler et mettre en cohérence plusieurs systèmes modaux, individuels / collectifs, publics / privés, mécanisés / non mécanisés. Elle s'appuie sur des interfaces spécifiques entre les différents réseaux / modes. En pratique, elle concerne toujours au moins un mode de transport collectif.

Du point de vue de l'utilisateur, l'intermodalité doit viser à optimiser / faciliter les échanges entre les modes en un minimum de temps et avec le maximum de confort. L'intermodalité vise in fine à diminuer l'usage de l'automobile, et à proposer une offre de transports alternatifs : elle organise des parcours permettant de combiner l'automobile et d'autres moyens de transport.

B. Quelles sont les conditions de réussite ?

L'intermodalité implique une succession ou une chaîne de modes de transport. Cette chaîne de transport, pour être optimisée, repose sur une bonne articulation des différentes offres de transport.

L'intermodalité comporte à cet égard un certain nombre d'outils visant à faciliter la coordination des différentes

offres de transport et la complémentarité des modes :
pôle d'échanges, parc relais, système d'information multimodale des voyageurs, tarification intégrée et billettique intermodale/interopérable, système d'exploitation intégrant la gestion des correspondances, etc.

CONSEIL PRATIQUE

Au-delà de ces outils, l'efficacité d'un système intermodal repose sur des choix stratégiques :

- choix des modes de transport et de leur articulation pour les rendre complémentaires et non concurrents : identification des besoins des usagers, performance technique et coûts, gestion des correspondances ;
- maillage du réseau ;
- réalisation et optimisation des pôles d'échanges et/ou des parcs-relais ;
- développement de la communication / information voyageurs pour optimiser la lisibilité de l'offre ;
- mise en place d'une tarification intégrée ;
- prise en compte du stationnement ;
- mise en œuvre d'une politique de mobilité durable incitative en faveur des transports collectifs : élaboration de plans de déplacements d'entreprise (PDE), de plans de déplacements domicile - école, développement des modes doux, incitation à la réduction / rationalisation de l'usage de la voiture (centrales de mobilité, co-voiturage, auto-partage...), etc.
- montage institutionnel spécifique : coopération durable entre les différents intervenants. A cet égard, la loi SRU prévoit le regroupement des AOT en syndicat mixte.

C. Quels sont les freins ?

Le développement de l'intermodalité peut se heurter à plusieurs types d'obstacles :

- institutionnels, du fait de la multiplicité des acteurs : public/privé, urbain/interurbain ;
- techniques et financiers : la complexité des technologies mises en œuvre a un coût élevé qu'il faut répartir entre les acteurs.

V. Les pôles d'échanges

A. Qu'est-ce qu'un pôle d'échanges ?

L'intermodalité est une notion qui renvoie de manière claire à l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Le pôle d'échanges constitue l'ensemble des aménagements et des lieux qui permettent aux voyageurs d'accéder à un mode de transport. Un pôle d'échanges favorise les correspondances entre plusieurs types/modes de transport : train, métro, tramway, bus, cars, voiture, vélo.

Il propose au sein de son réseau de fonctionnement plusieurs types de services :

- directs : ventes de titres de transport ;
- connexes : horaires, tarifs, plans des réseaux ... ;
- annexes au transport : animations, commerces...).

Le pôle d'échanges peut donc prendre plusieurs formes, allant de la simple association d'arrêts de bus agrémentée de services de proximité au dispositif de grande taille associant de multiples modes de transports et des opérations urbaines d'envergure (grands ensembles, centres commerciaux, etc.). Actuellement, la plupart des gares ferroviaires se transforment en pôles d'échanges.

Enfin, le pôle d'échanges constitue aujourd'hui un véritable maillage au sein d'un territoire. Il constitue à cet égard un maillon essentiel de la chaîne de déplacements.

B. Les fonctions d'un pôle d'échanges

■ Objectifs

Le pôle d'échanges est créé afin de limiter les ruptures de charge qui peuvent exister d'un mode de transport à un autre.

Il doit faciliter l'accessibilité aux différents modes de déplacements, qui repose notamment sur la qualité des correspondances et la lisibilité de l'offre pour l'utilisateur.

Un pôle multimodal doit également prendre en compte les déplacements des piétons et en particulier faciliter l'accès aux quais pour les personnes à mobilité réduite par la qualité et la sécurité des cheminements d'accès. Enfin, il doit aussi s'appliquer à mettre en place une organisation



et une gestion cohérentes du stationnement, permettant aux automobilistes, aux deux-roues et aux taxis de cohabiter sur un même territoire.

Le pôle d'échanges doit être la connexion entre les différents points d'un territoire. Il se veut convivial et fonctionnel au point de vue technique, tant pour les usagers que pour les modes de transports qui le composent.

■ Rôle dans le développement urbain

Le pôle d'échanges tient un rôle important en matière d'intermodalité et constitue un modèle structurant dans l'aménagement du territoire. Il permet une organisation de l'espace sur de nouvelles échelles urbaines, basées sur l'articulation des réseaux de transport.

Le pôle d'échanges est plus qu'un outil technique, puisqu'il est un facteur de mobilité durable et doit permettre une meilleure maîtrise de l'usage de la voiture.

C. Les modes de gestion du pôle d'échanges

■ Gestion technique et opérationnelle

La gestion d'un pôle d'échanges repose sur la mise en place d'un service de qualité incluant la sécurité et le

confort, mais également un bon service d'accueil et d'information des voyageurs. Les pôles d'échanges doivent constituer des lieux de passage agréables, avec un personnel à l'écoute et des voyages en toute sécurité.

■ Gestion institutionnelle

La multiplicité et la diversité des acteurs impliqués dans la mise en place du projet peuvent constituer un frein institutionnel important.

Cependant, de nombreuses agglomérations, y compris de taille modeste, ont mis en place des pôles d'échanges opérationnels, sans qu'ils reposent nécessairement sur des montages institutionnels et juridiques complexes.

Pour qu'un pôle d'échanges soit cohérent, il faut qu'il y ait une coopération de l'ensemble des acteurs (professionnels du transport et de l'aménagement) concernés par le projet.

À ce titre, il est souvent plus simple pour les autorités organisatrices de créer un syndicat mixte qui sera chargé de coordonner les différents acteurs et de gérer les équipements. Cette coordination passera par une concertation sur les tarifs, les horaires et les informations à destination des voyageurs.

VI. Les parcs relais

A. Définition

Un arrêté ministériel du 21 septembre 1993, relatif à la terminologie des transports, officialise l'expression française « parc relais » en la définissant comme un « lieu aménagé à proximité d'un arrêt de transport public, destiné à inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun ».

Cette définition souffre d'un manque de précision quant à la localisation de ce parc dans la trame urbaine. C'est pourquoi nous lui ajoutons les précisions suivantes : un parc relais (P+R) est un parc de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville et ses commerces en utilisant les transports en commun.



FOCUS

Précautions à prendre

D'un point de vue plus technique, pour qu'un pôle d'échanges soit fiable et fonctionnel, il faut tenir compte des soins apportés à l'aménagement et à la mise en œuvre de l'intermodalité. Cela nécessite des raccordements de qualité au réseau routier, de bonnes correspondances entre les différents modes de transports afin de minimiser les ruptures de charges et les éventuelles concurrences, des aménagements internes performants qui constitueront des points de repères pour les usagers (signalétique adaptée, services d'accueil, services marchands...), ainsi qu'une hiérarchisation des services de transports voyageurs.

Il peut s'apparenter à une forme particulière de pôle d'échanges, puisqu'il a pour fonction de faciliter le passage d'un mode de transport individuel à un mode de transport collectif, favorisant ainsi l'intermodalité.

Le site retenu pour accueillir un parc relais doit être sur un espace très accessible, proche des grands axes de communication (autoroutes, rocades, voies rapides, etc.). Tous ne sont pas exclusivement réservés à la voiture, et peuvent disposer également de places de stationnement réservées aux vélos, aux deux-roues motorisés ou encore aux personnes faisant du co-voiturage.

Selon les modalités prévues par l'autorité organisatrice en lien avec l'exploitant, le fonctionnement de ces parcs relais peut prendre de très nombreuses formes : ils peuvent en effet être surveillés ou non, gratuits ou payants pour l'ensemble ou pour une partie seulement des utilisateurs, ou par exemple à tarif préférentiel pour les abonnés des transports collectifs locaux.

B. Pourquoi réaliser un parc relais ?

Les raisons qui conduisent une collectivité à réaliser un parc relais sont nombreuses :

- encourager l'utilisation des transports collectifs par les automobilistes (complémentarité des modes / report modal) ;
- aménager un pôle d'échanges et mettre en valeur les quartiers environnants ;
- renforcer les activités d'un quartier ;
- limiter la congestion des axes de communication à proximité du centre-ville ;
- utiliser un terrain faisant partie d'une requalification de quartier.

C. Quelles sont les conditions de « réussite » d'un parc relais ?

La construction d'un parc relais doit répondre à un vrai besoin et être motivée par des contraintes fortes d'incitation à un report modal. L'ouvrage doit être dimensionné pour permettre le rabattement sur les transports collectifs. Cela signifie qu'une étude de marché préalable est indispensable pour mesurer l'attractivité du site et définir le volume de clientèle potentielle.

■ Proximité des axes structurants

Elle constitue un avantage indéniable : le parc relais doit être accessible depuis les principaux axes d'accès à la ville. Le site doit être desservi par un réseau de voirie bien maillé présentant de bonnes conditions de circulation. Il doit également disposer d'un aménagement spécifique pour l'entrée et la sortie des automobiles (feux tricolores, giratoire, etc.) Le terrain doit être situé si possible en bordure d'un axe très connu et facilement repérable. Une signalétique adaptée doit être mise en place.

■ Temps de parcours

Le temps de parcours jusqu'au centre-ville doit être attractif. Ainsi, l'offre de transport en commun à proximité doit être importante. A titre d'exemple, un tronçon commun de lignes de bus offrant une bonne fréquence est nécessaire (10 minutes maximum en heures de pointe). Le temps de parcours doit être faible et au moins équivalent à celui qui aurait pu être réalisé en voiture particulière pour pallier les désagréments liés à la rupture de charge. Dans ce cas, un itinéraire direct avec peu de points d'arrêts ou un site propre bus sont les meilleurs alliés pour gagner du temps de parcours.

L'accès au mode de transport doit être très proche (au maximum 200 mètres). Un cheminement piéton identifiable doit être mis en place. Il est aussi important de prévoir une information dynamique actualisée en temps réel qui rassurera le client quant à son déplacement sur le réseau de transport en commun.

■ Tarification attractive

L'automobiliste doit bénéficier d'un avantage tarifaire pour être incité à laisser son véhicule au parc relais.

■ Sécurité du stationnement

Celle-ci est appréciée par les automobilistes qui laissent leur véhicule, c'est la raison pour laquelle il est préconisé de prévoir un système de gardiennage du parc par un agent qui pourra également informer et renseigner la clientèle.

■ Lien et cohérence avec les politiques globales de stationnement, intégration au pôle d'échanges, communication / promotion

Une démarche globale de politique de déplacements doit être menée parallèlement à la mise en place du parc relais.



En effet, il faut informer les utilisateurs davantage sur cette alternative au stationnement que sur les capacités des parcs de stationnement du centre-ville.

Par ailleurs, une bonne communication doit être assurée pour promouvoir les avantages de l'utilisation du parc relais, tant sur l'aspect financier (moins cher ou gratuit) qu'écologique pour les utilisateurs (moins de CO₂ dans l'air).

VII. Les modes doux

A. Définition

La prise en compte des modes doux dans les politiques de déplacements date de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, dont l'article 14, insérant un article 28-1 dans la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, précise :

« Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :

- 1) La diminution du trafic automobile ;
- 2) Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ; [...]
- 6) L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage. ».

Les modes doux de transports sont des moyens de transports qui ne polluent pas l'environnement, comme la marche à pied et le vélo. La trottinette et les rollers sont aussi concernés.

Aujourd'hui, les données concernant la mobilité en vélo ou à pied sont peu nombreuses : seules les « enquêtes transport » (enquêtes nationales sur la mobilité des ménages) et les enquêtes ménages conduites par l'INSEE donnent des indications. Le CERTU a estimé en 2007 que le vélo représenterait moins de 5 % des déplacements urbains en France.

■ La marche à pied

Moyen de transport le moins coûteux et le plus sûr, la marche à pied reste un mode de transport ponctuel et sur de courtes distances.

Elle est souvent couplée à un autre mode de transport (transports en commun, vélo, etc.).

De nombreuses municipalités font maintenant l'effort de limiter l'accès des voitures en centre-ville en aménageant des zones piétonnières, parfois doublées par un système efficace de transports en commun pour éviter les marches de longue durée et faciliter ainsi l'intermodalité. Cela permet à la marche de redevenir un moyen de locomotion agréable et efficace.

Dans le cadre du transport scolaire, des municipalités développent l'autobus pédestre (« pédibus » ou « carapatte »). Il s'agit d'un mode de ramassage scolaire qui consiste à convoyer à pied les enfants sur le trajet domicile-école. Il peut découler de la réalisation d'un plan de déplacements d'établissements scolaires (PDES), élaboré en concertation entre la collectivité locale, la communauté éducative (enseignants, parents...), reposant sur un diagnostic de la mobilité et de l'accessibilité. Les conditions de sécurité routière et les questions des responsabilités y sont examinées.

■ Le vélo

Le vélo permet de se déplacer en ville rapidement, sans être confronté aux difficultés de circulation et de stationnement auxquelles sont soumises les voitures. A l'instar de la marche à pied, le vélo est également une bonne alternative au transport motorisé sur de courtes distances. Il est souvent envisagé comme un lien entre la voiture particulière et le transport ferroviaire qui consisterait à garer sa voiture sur le parking de la gare, embarquer gratuitement son vélo dans le train, puis l'utiliser pour se rendre à la destination finale. Les politiques de mobilité favorables au vélo prennent de plus en plus d'ampleur. En effet, de nombreuses AOT mettent l'accent sur la complémentarité vélo-transports en commun à travers divers dispositifs : couloirs bus-vélos, stationnement pour les vélos à proximité des transports collectifs, autorisation de l'embarquement dans les véhicules de transports en commun, vélos en libre-service, etc.

B. Comment développer les modes doux ?

Pour intégrer le vélo dans les politiques de déplacement et mettre en place des conditions favorables au développement d'une complémentarité entre le vélo et les

transports collectifs, plusieurs axes doivent être privilégiés et ce, le plus en amont possible afin d'assurer la cohérence du dispositif :

- favoriser et sécuriser l'accès des vélos aux pôles de transports collectifs (gares et stations) ;
- implanter des abris éclairés, attractifs et sécurisés, pour les vélos aux abords immédiats des pôles de transports collectifs (gares, stations) ;
- favoriser le développement de l'information multimodale, en intégrant les données sur le vélo (aires de stationnement, réseau ou aménagements cyclables, etc.) dans les différents supports d'information voyageur ;
- offrir des services complémentaires pour les cyclistes utilisant les transports collectifs (réparation, dépannage, vente d'accessoires, etc.).

En ce qui concerne les piétons, pourtant acteurs importants de la mobilité urbaine, on en est aujourd'hui davantage au stade de la mise en place d'aménagements ponctuels en liaison avec la législation sur l'accessibilité

(avancées de trottoirs, rétrécissements de chaussée, création d'îlots centraux et de traversées en deux temps, etc.) qu'à celui du développement de politiques globales en faveur de la marche à pied, en lien étroit avec les politiques de transport collectif et la réflexion globale sur l'accessibilité.

Le développement d'un réseau de transport cohérent intégrant les modes doux nécessite l'aménagement d'un réseau efficace et attractif, répondant à des critères bien définis :

- des itinéraires directs et peu contraints ;
- la continuité des aménagements afin de constituer un réseau maillé permettant de joindre les principaux pôles générateurs de déplacements ;
- la lisibilité du réseau par le jalonnement des principaux itinéraires et la mise en place d'aménagements cohérents et visibles par tous ;
- la sécurisation et l'accessibilité des traversées, des réseaux et des espaces de stationnement.



Matériel roulant, accessibilité

I. Les investissements

A. Panorama du parc de véhicules

Composé à 87 % de bus, le parc de véhicules français comprend deux grandes gammes :

- gamme des autobus : standard, articulé, midibus (de 30 à 80 places), minibus (de 10 à 29 places), trolleybus, bus guidé ;
- gamme des modes guidés : métros, tramways et autres systèmes guidés de surface.

■ Parc de véhicules roulants en France au 1^{er} janvier 2010

	BUS ET TROLLEYBUS		MÉTRO, TRAMWAY ET SYSTÈMES GUIDÉS SUR PNEUS		TOTAL
	Nombre de réseaux	Nombre de véhicules	Nombre de réseaux	Nombre de rames	Nombre de véhicules
> 250 000 hab.	23	6 723	17	1 071	7 794
100 000 à 250 000 hab	30	2 946	3	74	3 020
< 100 000 hab.	52	1 438	0	-	1 438
Total	105	11 107	15	806	12 252

Source : UTP, enquête parc 2010 - Hors RATP

La répartition entre bus et modes lourds dépend de la taille du réseau.

Ainsi, les bus représentent :

- 100 % du parc des réseaux de moins de 100 000 habitants ;
- 98 % du parc des réseaux de 100 000 à 250 000 habitants ;
- 86 % du parc des réseaux de plus de 250 000 habitants.

Sur les 20 réseaux disposant de systèmes lourds (de type métro, tramway ou équivalent), 17 comptent plus de 250 000 habitants.

Les types de matériel diffèrent d'un réseau à l'autre, même si le bus standard domine largement (63 %) dans la composition du parc total. La diversité des gabarits s'explique par un souhait d'adéquation entre le niveau de service à offrir et le matériel.

Dès lors, il est normal de retrouver dans les grands réseaux

urbains de province une proportion importante (18 % du parc total) de bus articulés alors qu'ils ne représentent que 3 % du parc des réseaux de moins de 100 000 habitants, contre 21 % pour les minibus et midibus (5 % du parc des réseaux de plus de 250 000 habitants).

■ Répartition des gabarits au 1^{er} janvier

TYPE DE VÉHICULES	PART DANS L'ENSEMBLE
Bus standard	66 %
Bus articulé	14 %
Midibus	3 %
Minibus	4 %
Trolleybus	1 %
Bus guidé	1 %
Métro, tramway et systèmes intermédiaires	11 %

Source : UTP, enquête parc 2010 - Hors RATP

B. Quels facteurs de choix ?

Le choix des véhicules et des modes résulte de la combinaison de plusieurs facteurs :

- volume du trafic/capacité de la ligne ;
- contraintes financières des AOT ;
- coûts d'exploitation ;
- vitesse commerciale/fréquence ;
- impact environnemental ;
- impact urbain ;
- configuration urbaine (largeur de la voirie, rayons de courbure...) ;
- effet d'image ;
- report modal ;
- respect de l'arrêté de 1982 en particulier pour les services de transport occasionnel, etc.

C. Le transport par autocar et les exigences réglementaires

Comme le rappelle l'article 2 de l'arrêté de 1982, la notion de transport en commun affectés aux services de transport public désigne les autobus et les autocars affectés à des services réguliers ou à la demande définis. Les autobus étant conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération, les autocars sont donc essentiellement utilisés pour les transports occasionnels en agglomération et pour tout type de services hors agglomération.

Toutefois, pour les autocars, afin de renforcer la sécurité du transport et de lutter contre les risques liés à l'alcool, l'arrêté du 13 octobre 2009 prévoit qu'ils soient équipés d'un dispositif Ethylotest anti-démarrage (EAD). Depuis le 1^{er} janvier 2010, tout autocar neuf, affecté à un transport en commun d'enfants, doit être équipé d'un EAD conforme à un cahier des charges techniques publié au bulletin officiel du ministère chargé des transports. A partir du 1^{er} septembre 2015, tous les cars seront concernés, ce qui impliquera un rééquipement en « retrofit » des véhicules.

Le 1^{er} septembre 2015 sera également une date butoir pour équiper tous les autocars de ceintures de sécurité (*décret 2003-637 du 9 juillet 2003 modifiant les articles R. 412-1 et R. 412-2 du code de la route*).

D. Voirie classique, voirie aménagée ou site propre intégral ?

Un site propre caractérise l'aménagement d'une voirie ou d'un espace urbain dès lors qu'il devient réservé à un « système de transports collectifs ».

La mise en site propre séparant les véhicules de transport public des autres flux peut apporter des améliorations à la régularité/ponctualité, la vitesse commerciale, la capacité, le confort, etc.

Toutefois, il faut souligner que si la vocation première des sites propres est de recevoir des « systèmes de transports collectifs », ils peuvent aussi être ouverts aux modes « doux » (vélos, piétons) : dans ce contexte, on considère que le site propre s'intègre dans la politique de la ville d'aménagement du territoire et de partage de la voirie. Le site propre est à distinguer du simple couloir de bus, qui reste accessible aux autres modes motorisés notamment les taxis et services de secours, et n'est pas obligatoirement distinct physiquement du reste de la voirie.



FOCUS

Les aménagements de voirie et hors voirie

- **Site propre intégral** : aucun franchissement de carrefours routiers ; cela concerne les modes lourd (métros) ;
- **voirie aménagée** : aménagements spécifiques et prise en compte des autobus dans le plan de circulation, amélioration de la qualité de la chaussée, etc. ;
- **rues mixtes** : réservées aux piétons, vélos et véhicules de transport en commun ;
- **couloirs réservés pour les bus** : couloirs matérialisés par un marquage au sol ou des bordures franchissables, pouvant être ouverts à d'autres véhicules comme les taxis ou les vélos ;
- **site propre partiel** : couloirs réservés infranchissables et séparés du reste de la chaussée, pouvant accueillir des bus, des transports guidés ou des tramways.



Souvent, la création d'une ligne utilisant un site propre est complétée par une priorité du système de transport aux carrefours sur les autres voies de circulation. L'objectif d'un tel dispositif est essentiellement de s'affranchir des perturbations du trafic urbain, afin d'améliorer sensiblement la fréquence et la ponctualité du système de transports.

E. TCSP mode lourd, systèmes intermédiaires ou BHNS ?

En France, le nombre de kilomètres dédiés au transport en commun en site propre (TCSP) a plus que doublé depuis cinq ans. Fréquence, régularité, vitesse commerciale élevée, bonne image environnementale ont accru leur notoriété et incité de plus en plus d'agglomérations à choisir notamment le tramway.

A ce jour, à l'exception de Metz et Toulon, toutes les agglomérations de plus de 400 000 habitants disposent d'un mode lourd de transport en commun.

Les « systèmes de transports collectifs » utilisés sur les sites propres peuvent être :

- des autobus et bus à haut niveau de service (BHNS) ;
- des trolleybus et les autres modes ;
- des tramways ;
- des trams train ;
- des métros.

Pourtant, le financement des infrastructures lourdes est devenu problématique et impose aux agglomérations des solutions alternatives.



FOCUS

Quelques ordres de grandeur de coût d'investissement au km des infrastructures (HT)

- Site propre bus : 1 M€ à 7 M€ / km ;
- tramway : 12 M€ à 30 M€ / km ;
- système intermédiaire : 12 M€ à 15 M€ / km ;
- métro léger : 65 M€ / km ;
- métro à grand gabarit : > 90 M€ / km.

Source : CETE Lyon

■ Les autobus et BHNS

Le site propre est généralement une partie de la voirie réservée aux lignes de bus.

Le concept de « bus à haut niveau de service » (BHNS) apporte un niveau de service supérieur à celui offert par une ligne de bus urbain traditionnelle. Par exemple, les arrêts font l'objet d'aménagements spécifiques pour faciliter l'accès aux véhicules, l'emplacement des portes est matérialisé au sol, l'information voyageur est renforcée, les fréquences sont élevées et régulières au cours de la journée, etc.

Le traitement marketing spécifique de la ligne permet à la clientèle de mieux identifier et reconnaître le service. Ce traitement marketing peut se décliner sous les différentes formes suivantes :

- visualisation facilitée de la ligne sur le plan du réseau : ligne plus épaisse ou d'une couleur différente sur le plan urbain (à Nantes et à Lyon les lignes de type BHNS sont représentées comme une ligne de tramway) ;
- numérotation ou appellation particulière de la ligne ou du service facilement identifiable par le client (Illico à La Rochelle, Busway à Nantes, Liane à Bordeaux, Dijon ou Lille, C1, C2, C3 à Lyon...);
- système d'Information voyageur dynamique aux arrêts et embarqué dans le véhicule dans le cas où un SAE existe ;
- valorisation des types de services destinés aux personnes à mobilité réduite (liste des arrêts accessibles, plateformes UFR à bord des véhicules, etc.) ;
- signalisation routière spécifique : à Nantes, la signalisation du BusWay est identique à celle du tramway.

Le concept du BHNS créé il y a une quinzaine d'années en Amérique du sud s'est désormais internationalisé : San Francisco, Bogota, Toronto, Nantes, etc. Dans tous les cas, le mode de propulsion retenu est le mode thermique.

Ces véhicules peuvent être guidés lors de l'arrivée à proximité des stations, comme à Rouen sur les lignes Téor. Les villes initiatrices des BHNS ne disposent pas encore de données statistiques, les systèmes étant en exploitation depuis très récemment. Toutefois, il est certain que les coûts de conception et de mise en oeuvre sont bien moindres qu'un mode lourd, même si les aménagements de voirie peuvent avoir un coût élevé (entre 2 et 10 M€ HT / km selon le CERTU).

■ Le trolleybus et les autres modes de propulsion (systèmes intermédiaires)

Ce système est identique au BHNS : toutefois les véhicules utilisés emploient d'autres modes d'alimentation énergétique et n'ont de ce fait pas l'appellation bus.

A Lyon, les lignes C1, C2 et C3 sont exploitées exclusivement avec des trolleybus.

A Douai, le mode de traction retenu pour les véhicules de la ligne T1, Eveole, est un mode hybride : électrique + thermique. Un système de guidage optique est utilisé à l'approche des stations de manière à réaliser un accostage au plus près des quais.

■ Le tramway

Le tramway est considéré comme un mode lourd de transport en commun. Ce mode de transport est revenu en force dans les principales agglomérations françaises depuis quelques années. On compte plus de 400 km de ligne de tramway en exploitation en France en 2009.

Nantes, Grenoble et Strasbourg ont joué un rôle précurseur dans le retour des trams en ville. Saint-Étienne, Marseille et Lille n'ont jamais interrompu l'exploitation de leurs lignes depuis le début du 20^e siècle.

Pour limiter la pollution visuelle dans les sites historiques, la solution de l'alimentation par le sol ou par batteries peut être retenue.

■ Le tram-train

Le tram-train est un système de transport en commun qui permet à un même véhicule de circuler sur des voies de tramway en centre-ville et de relier des stations situées dans un périmètre plus éloigné sur des voies ferrées traditionnelles.

Trois exemples existent en France :

- ligne T4 de Paris entre Bondy et Aulnay, exploitée avec du matériel type ferroviaire (Siemens Avanto), mise en service en 2006 ;
- tramway de Sarreguemines, qui assure la liaison avec Sarrebourg en Allemagne ;
- desserte de la vallée de la Thur à Mulhouse (service mis en place en décembre 2010).



FOCUS

Quelques ordres de grandeur de prix d'achat des véhicules (HT)

- un minibus : inférieur à 170 K€ ;
- un midibus : entre 180 K€ et 260 K€ ;
- un autobus standard : entre 190 K€ et 300 K€ ;
- un autobus articulé : entre 310 K€ et 400 K€ ;
- un bus guidé : de 700 K€ à 1,5 M€ ;
- un transport intermédiaire : de 1,5 M€ à 1,9 M€ ;
- un tramway : de 1,5 M€ à 2,5 M€ ;
- un tram-train : de 2,5 M€ à 3,5 M€ ;
- un métro : de 6 M€ à 15 M€.

Source : AGIR

II. Les navettes de centre-ville

A. Définition

Dans une démarche de développement durable, afin de désengorger les centres-ville et d'inciter les habitants à utiliser les transports en commun, les autorités organisatrices ont développé un concept de transport en commun différencié du reste du réseau.

Les navettes sont des modes complémentaires du réseau principal de transports urbains, généralement équipées de motorisations propres ou hybrides, souvent gratuites ou soumises à une tarification spéciale, et accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Ces navettes desservent la plupart du temps les parkings extérieurs ainsi que le centre-ville.

A noter qu'il existe aussi des navettes dans des zones interurbaines, qui desservent, hors des centres-ville, des zones d'activités ou des zones commerciales.

Il existe également des navettes express qui servent surtout à relier les grandes infrastructures de transports entre elles, comme les aéroports ou les gares TGV et sont donc dédiées à l'intermodalité.

Enfin, les navettes fluviales font un retour en force, après être tombées en désuétude. A vocation initialement



47

touristique, elles sont considérées aujourd'hui comme un complément intéressant au réseau de transports en commun.

B. Pourquoi des navettes ?

Les transports en navette font partie intégrante des réseaux de transports et sont considérés comme des services de proximité, contribuant ainsi à diversifier l'offre de transports collectifs en améliorant la qualité de vie en ville.

Les navettes favorisent la mobilité durable. Ce sont des services qui s'adaptent à la mobilité des habitants et s'inscrivent dans une politique globale d'aménagement du territoire, en contribuant au développement de l'intermodalité, avec une prise en charge et dépose des voyageurs à un arrêt de bus, de tram, de métro ou même dans un parking.

Les navettes sont une réponse aux déséquilibres qui subsistent souvent entre les commerces de centre-ville et les zones d'activités commerciales en périphérie. Elles contribuent également au désenclavement de certaines zones urbaines.

C. Mise en place d'un réseau de transport en navette

■ Une adaptation aux besoins des usagers

Le choix de proposer des services à la demande (avec des plateformes téléphoniques qui centralisent les appels et enregistrent les demandes) ou des services quotidiens suivant des itinéraires prédéfinis doit être fait en amont du projet.

A l'intérieur de périmètres limités (aéroports, centres-ville, zones d'activités, parkings, etc.), des kiosques sont mis en place pour l'accueil et l'information des usagers, mais aussi pour la gestion et la régulation des flottes.

L'intégration d'un système de transport en commun en navette nécessite des tracés bien définis en complément des autres modes afin de former un réseau cohérent à l'échelle du territoire.

■ La nécessité d'associer les acteurs socio-économiques

L'implantation de navettes de centre-ville est dans la plupart des cas le résultat d'une concertation entre de nombreux acteurs locaux : autorité organisatrice, ville,

exploitant du réseau de transport collectif, chambre de commerce et d'industrie, associations de commerçants, office de tourisme, associations et habitants.

La concertation et l'intégration des navettes dans un schéma d'intermodalité permettent d'éviter les problèmes de concurrence des modes et d'empêcher un dédoublement de l'offre.

C'est cette concertation qui permettra de définir les caractéristiques de fonctionnement du service adaptées (amplitude des horaires, fréquences de passage, type de matériel roulant utilisé, positionnement des arrêts, etc.).

■ L'intégration urbaine de la navette : une restructuration en termes d'aménagement

L'implantation de navettes de transport dans le paysage urbain nécessite une nouvelle approche de la ville en termes d'aménagement. L'intégration urbaine constitue l'un des points importants auxquels doivent s'attacher les partenaires d'un tel projet pour qu'il aboutisse. Cette prise en compte repose sur la cohabitation des transports en commun sur un même site avec d'autres modes.

Avec les navettes qui circulent en zones piétonnières se pose la question du partage de la voirie et de la séparation des flux de circulation. La reconfiguration de la voirie apparaît alors comme le volet primordial de la mise en place de navettes de transports. Cela peut passer par des suppressions de places de stationnement sur voirie, la séparation distincte entre modes doux et transports par navettes, etc.

III. L'accessibilité en bref

La loi de février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées permet de définir le principe général de l'accessibilité pour toute personne handicapée. Cette loi intègre le traitement de l'intégralité de la « chaîne de déplacement » en liant dans une même approche l'urbanisme, la voirie, le transport et l'intermodalité.

Elle prévoit que les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de sa publication (JO du 12 février 2005), soit au plus tard le 12 février 2015.

Pour parvenir à la mise en accessibilité des services, les autorités organisatrices de transport ont théoriquement dû réaliser avant le 8 février 2008 un schéma directeur d'accessibilité faisant état du recueil en s'appuyant particulièrement sur :

- une phase de concertation préalable avec les associations de personnes handicapées au sein de la commission d'accessibilité prévue par la loi ;
- un diagnostic de l'existant des infrastructures et équipements existants ;
- une programmation et une planification financière des actions à mettre en œuvre d'ici 2015 pour rendre le réseau entièrement accessible.

A. Quelles obligations pour les autorités organisatrices ?

Pour répondre aux critères de la loi de 2005, tous les véhicules neufs doivent être « accessibles » à partir :

- du 3 août 2007 pour les véhicules de classe I ;
- du 3 novembre 2008 pour les véhicules de classe II, III, A et B.

Au sens des définitions communautaires, un autocar est un véhicule de classe II ou III, un autobus est un véhicule de classe I, un autocar de faible capacité est un véhicule de classe B et un autobus de faible capacité est un véhicule de classe A.

Les nouveaux réseaux devront donc être accessibles dès leur mise en service. Le matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension de réseau devra être accessible dans des conditions qui ont été définies par les décrets et arrêtés. Pour les réseaux existants, et dans le respect des conditions définies dans les décrets et arrêtés, la loi prévoit deux exceptions à cette règle : le cas des réseaux souterrains de transport ferroviaires et de transports guidés (arrêté du 18 janvier 2008), et pour les autres réseaux, le cas de l'impossibilité technique avérée.

La circulaire du 3 mai 2007 apporte un peu de souplesse aux véhicules de transports scolaires puisqu'il est possible d'acquérir des véhicules non accessibles dans la mesure où ils sont équipés de ceintures de sécurité et ne remettent pas en cause le service de transports des élèves handicapés existant. Les véhicules de transports scolaires bénéficient d'une dérogation jusqu'en 2015.

B. Quels impacts pour les véhicules ?

Depuis la loi de 2005, des décrets sont venus ultérieurement compléter les critères de l'accessibilité des véhicules.

A titre d'exemples voici quelques points spécifiques :

■ Le décret n° 2006-136 du 9 février 2006 prévoit que les « personnes en situation de handicap » et les « personnes à mobilité réduite » puissent monter seules à bord et descendre seules et bénéficier de « l'information nécessaire à l'accomplissement du voyage ». De plus, le décret prévoit également que les véhicules soient équipés d'un dispositif de comble lacune et disposent d'une porte accessible aux fauteuils roulants.

■ Selon l'arrêté du 3 mai 2007 et l'annexe 7 de la directive n° 2001/85 /CE du 20 novembre 2001 (concernant les dispositifs d'exploitation), les véhicules de plus de 8 places dédiés au transport de personnes doivent être équipés :

- d'un dispositif d'accès des fauteuils roulants ;
- d'un dispositif de sécurisation des fauteuils roulants ;
- de sièges prioritaires ;
- de marches respectant la profondeur définie ;
- d'un sol antidérapant non réfléchissant.

■ Selon l'arrêté du 3 mai 2007 et l'annexe 11 de la directive n° 2001/85 /CE du 20 novembre 2001 (concernant les dispositifs d'exploitation), les véhicules de plus de 8 places dédiés au transport de personnes doivent être équipés :

- d'un dispositif d'identification de ligne et de sa destination : contraste, taille des caractères, sonorisation audible depuis l'extérieur ;
- d'un dispositif d'annonce des arrêts en embarqué visuel et sonore ;
- d'un dispositif de demande d'arrêt sonore, visuel, avec bouton poussoir en relief ;
- d'un dispositif de diffusion de messages de service sonores et visuels ;
- de valideurs de titres : zone accessible en autonomie, signalisation du fonctionnement (flèches et croix rouge).



Qualité du service public et tarification

I. La qualité de service

A. Définition / principes

De nombreuses conventions d'exploitation contiennent des engagements sur la qualité de service, qui peuvent aboutir à la mise en œuvre de démarches de certification de lignes ou de services (agence commerciale, dépôt...) ou à la mise en œuvre de la norme spécifique NF Transports.

Des critères sont ainsi définis sur la base d'un accord entre l'AOT et l'entreprise : les critères habituellement retenus sont principalement la propreté, la ponctualité, l'information. Des critères supplémentaires tels que le nombre de pannes, les relations avec la clientèle / le traitement des réclamations, le taux de contrôle, etc. sont aussi utilisés.

Les engagements contractuels ainsi définis entre l'AOT et le délégataire donnent lieu au versement de bonus/malus selon le niveau de qualité produite. Généralement, l'intéressement versé au délégataire (ou perçu auprès de lui en cas de pénalité) est plafonné annuellement. En cas de bonus, le délégataire peut éventuellement s'engager à en reverser une partie sous forme de prime annuelle d'intéressement à ses salariés.

B. Comment contrôler que le délégataire remplit ses objectifs de qualité de service ?

Les contrôles qualité, qui permettent d'apprécier le niveau réel de l'indicateur par rapport à un niveau de référence ou attendu, sont effectués soit par l'AOT avec ses moyens propres, dans le cadre d'un contrôle contradictoire, ou par un expert externe. Le niveau de référence est défini pour chaque indicateur.

C. Pourquoi une démarche de certification ?

La certification est une démarche de qualité par laquelle un organisme tiers, dénommé organisme certificateur, assure par divers procédés qu'un système d'organisation, que la production d'un bien ou d'un service sont conformes à des exigences obligatoires et clairement spécifiées. Ces organismes certificateurs peuvent être des entreprises indépendantes ou les pouvoirs publics.

La certification est un outil de compétitivité qui se doit d'être le garant de la confiance établie entre l'entreprise et ses clients. Elle est l'occasion d'une réorganisation du système de production par une meilleure maîtrise de l'organisation du travail, de la formation, en vue d'une satisfaction du client et d'une transparence du réseau. C'est aussi un outil de management important.

La certification est également un acte volontaire de la part de l'entreprise, qui peut procurer un avantage concurrentiel, notamment en termes d'image. La certification doit garantir le respect de cette démarche volontaire.

Enfin, la certification peut être remise en cause car elle fait l'objet d'un suivi et de contrôles réguliers des organismes certificateurs, pouvant aller jusqu'à son retrait pour non respect des critères établis. Aucune certification n'est acquise de façon définitive et représente ainsi pour les réseaux un outil de gestion et de surveillance constante de la qualité et de la production du service rendu, menant si nécessaire à des réajustements.

Les démarches de certification peuvent être encadrées par des normes, qui répondent à des cahiers des charges très précis.

Il existe pour les transports urbains une norme, la NF EN 13816, qui couvre de façon exhaustive les principales dimensions des attentes des clients. La marque NF Service, qui garantit la conformité à un cahier des charges défini et contrôlé par l'AFNOR Certification, répond plus spécifiquement aux attentes des consommateurs et clients : elle garantit la qualité, la fiabilité et la rigueur du service fourni. Ces normes sont fixées en concertation avec l'AFNOR, les consommateurs et les prestataires de services bien entendu, mais également avec leurs fournisseurs, les sociétés d'assurance et les pouvoirs publics. C'est une distinction de confiance reconnue par l'utilisateur.

La norme NF EN 13816 repose sur huit familles de critères, mesurés annuellement :

- l'offre de service ;
- l'accessibilité ;
- l'information ;
- le temps/la durée (l'attente des trains) ;
- l'attention portée aux clients ;
- le confort ;
- la sécurité ;
- l'impact environnemental.

Il existe également une norme NF pour la certification des services de transport à la demande, la norme NF371, qui repose sur six familles de critères :

- accueil ;
- information ;
- réservation du service ;
- confort ;
- netteté/propreté des véhicules ;
- régularité/punctualité.

La certification peut être réalisée dans le cadre de la norme ISO 9001.

La certification ISO 9001 d'une entreprise garantit que son système de management de la qualité est fondé sur des principes dont le processus de création est prépondérant. Elle est délivrée sur la base de la conformité à la norme internationale ISO 9001.

Il s'agit ainsi d'une norme qui s'attache avant tout au système de production d'un bien ou d'un service. La certification ISO 9001 est valable trois ans.

II. La loi du 21 août 2007 sur la continuité du service public de transport

➔ Références :

- article 2 de la LOTI (*articles L. 1111-2 et L. 1111-4 du code des transports*) : droit au transport et droit d'information du voyageur ;
- commission pour la continuité des services publics dans les transports terrestres de voyageurs : rapport de la commission Mandelkern, rendu en février 2004, qui préconisait de légiférer sur la prévention des conflits et le dialogue social ;
- charte pour une prévisibilité du service public de transport en période de perturbations de juillet 2006 ;
- loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

La loi du 21 août 2007 est une loi-cadre qui vise à définir les obligations des différents acteurs, pour assurer, *in fine*, un service garanti et connu en cas de perturbation prévisible (grève ou autre) affectant le fonctionnement normal du réseau.

A. Les conséquences pratiques de la loi du 21 août 2007

Le champ d'application de la loi recouvre à la fois l'alarme sociale dans les entreprises (dispositif complété par un accord de branche dans les transports urbains, signé le 3 décembre 2007) et la prévisibilité du service de transport.

Sont concernées les perturbations réputées prévisibles, qui résultent (art. 4.I) :

- de grèves ;
- de plans de travaux ;
- d'incidents techniques, au-delà d'un délai de 36 heures après leur survenance ;
- d'aléas climatiques, au-delà d'un délai de 36 heures après déclenchement d'une alerte météorologique ;
- de tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'exploitant par le préfet ou l'autorité organisatrice depuis au moins 36 heures.





FOCUS

La loi pose les principes suivants :

- l'entreprise doit informer l'autorité organisatrice de toute perturbation ou tout risque de perturbation à partir du moment où un préavis de grève a été déposé ;
- les usagers doivent disposer de manière « gratuite, précise et fiable » et suffisamment à l'avance des informations sur les services prévus, puis en temps réel sur l'état du trafic, en cas de perturbation prévisible et en cas de situation perturbée imprévue.

D'après l'article 8 de la loi, le PIU, comme le PTA, doit faire l'objet d'un suivi : l'entreprise de transport est tenue de fournir à l'AOT un bilan de l'exécution du PIU.

Ce bilan est complété par « une évaluation annuelle des incidences financières de l'exécution de ces plans et [...] la liste des investissements nécessaires à l'amélioration de leur mise en œuvre. Cette évaluation est rendue publique ».

L'autorité organisatrice de transports doit, en sa qualité d'organisateur, définir les dessertes prioritaires qu'elle communiquera ensuite à l'entreprise de transport pour qu'elle élabore le plan de transport adapté (PTA) qui en découle.

L'entreprise élabore également un plan d'information des usagers (PIU), visant à organiser la diffusion en période de perturbation d'une information gratuite, précise et fiable. Ces plans sont soumis à l'approbation de l'AOT.

Théoriquement, l'ensemble de ces documents ont été élaborés avant le 1^{er} janvier 2008.

Pour élaborer la liste de dessertes / services prioritaires, l'autorité organisatrice doit préalablement respecter les quatre étapes suivantes :

■ Etape 1

Consulter les structures représentatives des usagers concernés, lorsqu'elles existent, pour recueillir les attentes des usagers.

■ Etape 2

Déterminer les besoins essentiels de la population pour identifier les publics ou clients prioritaires. Il est ainsi précisé que : « Le niveau minimal de service doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir, à la liberté d'accès aux services publics, à la liberté du travail, à la liberté du commerce et de l'industrie et à l'organisation des transports scolaires. Il correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il doit également garantir l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examen nationaux. Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite ».

Une collaboration dès ce stade de la réflexion avec la ou les entreprises de transport est nécessaire pour identifier précisément la volumétrie, la typologie et la localisation des principaux flux de déplacement du réseau de transports collectifs.

C'est l'analyse préalable des données de fréquentation par ligne qui permet d'identifier précisément :

- la typologie des clients par ligne (étudiants et scolaires, abonnés, salariés, abonnés multimodaux, etc.) ;
- la localisation des flux (principales zones d'habitats collectifs, établissements scolaires, établissements d'enseignement spécialisé, pôles d'échange, zones d'activités commerciales et industrielles, établissements sanitaires et sociaux, etc.) ;
- la volumétrie des flux selon les tranches horaires.

Les besoins essentiels sont exprimés par l'AOT sur la base de principes et non sur la base d'une définition technique et commerciale de fonctionnement du réseau, qui revient aux opérateurs.

■ Etape 3

Déterminer les niveaux de service : les AOT doivent proposer des niveaux de desserte gradués entre un niveau de service minimal et un niveau de service optimal qui permettront de satisfaire plus ou moins les besoins essentiels de la population en fonction de l'importance de la perturbation prévue, c'est-à-dire de la praticabilité du réseau (travaux, conditions climatiques, etc.) et des moyens humains et matériels disponibles. Cette phase a lieu en partenariat avec les opérateurs de transport qui peuvent apporter leur expertise sur le fonctionnement commercial du réseau (localisation géographique et temporelle des flux, identification précise des

contraintes de correspondances, services spécifiques) pour hiérarchiser les niveaux de desserte selon les secteurs.

La loi ne précise donc pas le nombre de niveaux ni les modalités précises d'expression du niveau de service (la notion de « fréquence » pouvant être interprétée de façon assez large) laissant aux AOT leur autonomie de gestion et d'organisation locale des transports.

■ Etape 4

Formaliser et publier les priorités de desserte et les différents niveaux de service : le dernier alinéa du § 1 de l'article 4 de la loi prévoit que : « *les priorités de desserte et les différents niveaux de service sont rendus publics* ». Ce formalisme peut se traduire par un arrêté du président de l'AOT pris dans les conditions qu'il jugera utiles (ou possibles).

Ce formalisme apparaît d'autant plus nécessaire que le dernier alinéa de l'article 4 de la loi vise que « *en cas de carence de l'autorité organisatrice de transport et après mise en demeure, le représentant de l'État arrête les priorités de desserte ...* ».

Les documents doivent être ensuite transmis impérativement aux opérateurs de transport afin qu'ils puissent élaborer les plans de transport adaptés correspondants.

Ils doivent aussi être pris en compte lors de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transport.

B. La question des sanctions financières en cas de non exécution du service

Avant la publication de la charte en 2006 et de la loi du 21 août 2007, la continuité du service de transport était déjà prévue dans de nombreuses conventions d'exploitation signées entre AOTU et entreprises. Ceci se traduisait par des objectifs de réalisation du service, souvent assortis de dispositions financières en cas d'inexécution de services prévus au plan de production contractuel.

L'application de ces sanctions n'est pas automatique dans tous les contrats : cela fait alors l'objet d'un accord entre les parties sur le montant des sanctions.



FOCUS

Exemples de définition des dessertes prioritaires / PTA en transports urbains :

- **priorité donnée aux PMR (service TAD) et aux services à vocation scolaire, avec 1 bus par ligne et fonctionnement normal du service PMR Minibus. En fonction des moyens humains disponibles, 3 niveaux évolutifs, avec affectations de bus supplémentaires sur certaines lignes ;**
- **4 niveaux de service (30 %, 45 %, 65 % et 80 %) pour répondre à l'exigence de l'AOT d'assurer le maximum de déplacements scolaires et domicile-travail.**
- **4 niveaux définis :**
 - **niveau 1 : 0 % (pas de réseau),**
 - **niveau 2 : 12 % (fonctionnement des lignes structurantes),**
 - **niveau 3 : 33 % (lignes structurantes + scolaires),**
 - **niveau 4 : 66 % (lignes structurantes + scolaires + lignes annexes).**

La loi n'impose nullement aux autorités organisatrices d'appliquer des sanctions financières en cas de non-exécution du service due aux perturbations prévisibles : l'instauration de tels mécanismes dans les contrats reste facultative.

L'AOT peut cependant cumuler les mécanismes de réfaction de la contribution financière en cas de grève avec les pénalités liées à la non réalisation du PTA ou du PIU : ces deux mécanismes ne relèvent en effet pas de la même logique. De même, les pénalités pour cause de mauvaise exécution du service ne s'appliquent qu'en situation normale en dehors des cas de grève ou de force majeure. La non-réalisation du PTA ou du PIU peut donc donner lieu à pénalités.

La principale démarche à entreprendre consiste à analyser le contrat en vigueur pour voir si un tel mécanisme y est prévu et s'il y a lieu de l'adapter le cas échéant.





FOCUS

Exemples de clauses prévoyant des sanctions financières :

- « *En dehors des cas de force majeure ou de grève, et en cas de défaillance du délégataire, ce dernier supporte toutes les dépenses engagées par l'autorité organisatrice pour faire assurer provisoirement le service.* »
- « *En cas d'interruption des services, la contribution financière forfaitaire de l'autorité organisatrice est suspendue sur la période correspondante.* »
- « *L'interruption de service peut donner lieu à pénalité sous forme de réfaction de la contribution financière, correspondant aux kilomètres contractuels non réalisés.* »
- « *L'incidence financière éventuelle sur le montant de la contribution financière forfaitaire est arrêtée d'un commun accord entre les parties.* »
- « *Le montant des dépenses contractualisées est réduit d'un montant représentant la baisse d'activité de l'exploitant sur la période considérée. Ce montant est égal à la différence entre les charges constatées sur la période précédant la rupture du service public et celles constatées au cours de ladite rupture, à durée identique.* »

54

C. Mécanismes de remboursement des usagers

C'est l'article 9 de la loi qui définit les principes de remboursement des usagers, et qui instaure :

- le droit des usagers au remboursement des titres de transport en cas de défaut d'exécution du PTA ou du PIU ;
- le droit des usagers à la prolongation à l'échange ou au remboursement de leur abonnement ou de leur titre de transport en cas d'impossibilité d'utiliser le moyen de transport correspondant.

Il est prévu à l'article 9 : « *En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transport adapté ou du plan d'information des usagers prévus à l'article 4, l'autorité organisatrice de transport impose à l'entreprise de transport, quand celle-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transport aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'autorité organisatrice de transport* ».

Cela ne signifie pas que l'utilisateur doit être remboursé systématiquement en cas de grève ou de perturbation du trafic, mais uniquement en cas de défaut d'exécution de l'un ou l'autre plan et quand l'entreprise est directement responsable de ce défaut d'exécution. Ce remboursement se limite exclusivement à ce qui concerne le déplacement (pas de dédommagement ou de réparation du préjudice subi).

L'article 9 prévoit en outre que : « *l'utilisateur qui n'a pu utiliser le moyen de transport pour lequel il a contracté un abonnement ou acheté un titre de transport a droit à la prolongation de la validité de cet abonnement pour une durée équivalente à la période d'utilisation dont il a été privé, ou à l'échange ou au remboursement du titre de transport non utilisé ou de l'abonnement* ».

Pour éviter un système de « double peine », il est stipulé que « *lorsque les pénalités pour non réalisation du plan de transport adapté sont prévues, l'autorité organisatrice de transport peut décider de les affecter au financement du remboursement des usagers* ».

Plusieurs modalités de remboursement sont envisageables :

- la prolongation de la période de validité du titre, qui ne paraît aisément envisageable que pour des titres de courte durée et peut poser des difficultés techniques importantes. De plus, elle n'est pas forcément visible pour l'abonné ;
- l'échange, envisageable également pour des titres de courte durée (titre jour, voire titre hebdomadaire selon la durée de la perturbation) ;
- le remboursement des abonnements ou des titres de transport, au prorata du nombre de jours de perturbation ;
- la ristourne, par exemple pour des abonnements mensuels. Celle-ci pourra être mise en place avec un ou

- deux mois de décalage, au prorata du nombre de jours de perturbation ;
- des « gestes commerciaux », avec par exemple des bons de réduction ou d'achat offerts.

III. La tarification et le marketing client

A. La tarification

■ Objectifs de la tarification

Principe de la tarification d'un service : faire payer aux utilisateurs une contrepartie financière en échange du service qui leur est rendu. Cette contribution financière permet de couvrir en tout ou partie les coûts d'exploitation, mais aussi le développement du service.

Ce principe est valable pour les services de transports publics : la tarification des transports publics doit viser l'optimum socio-économique, en maximisant les recettes, ainsi que l'utilité sociale du service.

La fixation du prix des transports publics répond à plusieurs objectifs :

- économique et financier, avec la détermination du niveau du « tarif d'équilibre » permettant de couvrir les coûts d'exploitation du service. L'ensemble des coûts ne pouvant être couvert par les seules recettes tarifaires, il s'agit de faire en sorte que les coûts marginaux le soient. Cela signifie qu'un voyageur supplémentaire ne doit pas être un coût pour la collectivité, mais doit au contraire pouvoir générer un surplus de recettes ;
- commercial avec la conquête et la fidélisation de la clientèle ;
- social, afin de garantir la mise en application du « droit au transport », dont le champ d'application est large.

■ Fixation ou homologation par l'autorité organisatrice

La tarification des transports relève de la compétence des autorités organisatrices. L'article 7-III de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 (*article L.1221-5 du code des transports*) précise en effet que « la politique tarifaire est définie par l'autorité compétente de manière à pouvoir obtenir l'utilisation la

meilleure, sur le plan économique et social, du système de transport correspondant. Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'État en matière de prix, l'autorité compétente fixe ou homologue les tarifs ».

L'article 43 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes dispose que « les tarifs des transports urbains, des services publics réguliers et des services publics à la demande de transport routier non urbains de personnes sont fixés ou homologués par l'autorité compétente conformément à la procédure définie par la convention passée entre celle-ci et l'entreprise (...) ».



FOCUS

Tarification commerciale / tarification sociale :

- **tarification commerciale** : vise l'augmentation des recettes, via la conquête et la fidélisation de la clientèle. Les titres commerciaux s'adressent spécifiquement à des catégories de clientèle, sans condition de ressource : scolaires, jeunes, étudiants, salariés, familles nombreuses ;
- **tarification sociale** : doit permettre la mise en œuvre du « droit au transport ». Vise les catégories sociales les plus modestes : demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RSA et de la CMU, et sous conditions de revenus pour d'autres, telles que les invalides, personnes âgées, etc. Elle fait généralement l'objet d'une compensation financière, appelée « compensation tarifaire » au titre des tarifs sociaux, versée par l'AO à l'exploitant pour combler la perte de recette qu'il subit.

La tarification sociale relève de la politique sociale de la collectivité.

En pratique, l'entreprise exploitante apporte généralement son expertise pour la conception, la mise en œuvre et l'évolution de la tarification.



55

■ Quelle place pour la gratuité ?

Quelques AOTU (Châteauroux, Gap, Vitré, Figeac, Aubagne) ont pris la décision de rendre la totalité de leur réseau gratuit.

Constatant un niveau de recettes dérisoire comparé au niveau des coûts (y compris des coûts de lutte contre la fraude), les élus ont ainsi décidé de passer à la gratuité totale.

Le passage à la gratuité totale est une décision aux conséquences très importantes pour un réseau de transport, et qui ne peut s'envisager sans une prise en compte préalable des aspects :

- économiques et financiers : analyse du taux de couverture des dépenses par les recettes commerciales, décomposition des recettes commerciales (recettes du trafic, poids des autres recettes), poids du versement transport dans les ressources totales, arbitrage entre fiscalité et versement transport, analyse du tissu économique local pour détecter d'éventuels départs/installations à moyen terme d'entreprises du PTU susceptibles de peser fortement sur le montant du VT, analyse des marges de manœuvre pour la réalisation des investissements, en particulier pour développer le réseau ;
- sociaux : reclassement des personnels affectés au contrôle et/ou à la vente des titres ; les agences commerciales ont un coût non négligeable mais permettent souvent une rotation des équipes en interne (affectation aux activités de vente des conducteurs en seconde partie de carrière, lieu de formation commerciale pour les nouveaux arrivants, etc.) ;
- fiscaux : en matière de TVA notamment, la gratuité du service impliquant la substitution d'un financement externe de nature fiscale aux recettes tarifaires perçues auprès des usagers.

La mise en place de la gratuité est un phénomène qui paraît irréversible : il est en effet délicat de revenir en arrière vis-à-vis de l'usager. Elle peut aussi entraîner une dévalorisation du service : vandalisme, abus, demandes de services de transport à la demande (TAD) non déclenchées. Tout ceci a un coût non négligeable pour la collectivité.

■ Enjeux / Evolutions

Les transports collectifs sont ainsi confrontés à deux enjeux majeurs en matière tarifaire :

▲ ATTENTION !

- Une régie non personnalisée qui appliquerait une gratuité totale n'aurait que des recettes hors du champ d'application de la TVA et ne pourrait donc pas déduire la TVA grevant ses achats de biens et de services ;
- l'option de la gratuité pour les régies non personnalisées peut ainsi s'avérer très pénalisante lorsque l'entreprise est dans une phase d'investissements soutenus ;
- de plus, la réflexion préalable à la mise en place de la gratuité doit inclure l'analyse des relations avec les autres collectivités ou réseaux de transport : il est difficile d'envisager la mise en place de titres combinés ou intermodaux, ou d'affréter des lignes départementales à l'intérieur du PTU ;
- enfin, comment évaluer la fréquentation une fois la gratuité mise en place et comment analyser la clientèle pour améliorer l'offre (services spécifiques, amélioration des horaires, nouvelles dessertes, etc.) ?

- faire en sorte que la tarification (le niveau de prix et le mode de paiement du titre de transport) ne constitue pas un frein à l'accès aux services de transport collectif ;
- favoriser les déplacements à l'intérieur de bassins de vie qui englobent plusieurs réseaux de transport. Les interconnexions entre les différents réseaux de transports urbains, interurbains départementaux et régionaux doivent être facilitées.

■ Les évolutions en termes de tarification des déplacements des salariés

La plupart des études de clientèle menées dans les réseaux démontrent notamment que l'offre de services n'est pas nécessairement adaptée aux navettes domicile-travail, qui s'effectuent par conséquent encore majoritairement en automobile.

Des réponses ont été apportées via deux décrets récents :

- le décret n° 2008-1501 du 30 décembre 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés (modifiant le code du travail) : l'employeur doit prendre en charge au moins 50 % du prix des titres

d'abonnements en transports en commun ou en vélo de location, souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Cette réglementation est applicable depuis le 1^{er} janvier à toutes les entreprises, quel que soit leur effectif. Les employeurs peuvent également prendre en charge les frais de carburant ou d'alimentation de véhicules électriques pour les salariés contraints d'utiliser leur véhicule personnel pour ce même trajet « domicile / lieu de travail » ;

- le décret n° 2010-676 du 21 juin 2010 institue la prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement de transport en commun ou de vélo, pour les déplacements des agents publics entre leurs lieux de résidence et de travail. Sont concernés les fonctionnaires relevant de la loi du 13 juillet 1983 (fonctionnaires des régions, des départements, des communes et de leurs établissements publics). A compter du 1^{er} juillet 2010, l'employeur public doit prendre en charge la moitié du tarif des abonnements de transports publics de voyageurs et de services publics de location de vélos, sur la base du tarif le plus économique pratiqué par les transporteurs.

■ Quelle est la situation en matière de tarification intermodale ?

Pour les déplacements multimodaux ou intermodaux, dans lesquels la concurrence de la voiture particulière est forte et la part de marché des transports collectifs encore faible, la tarification est un levier fondamental pour favoriser les déplacements sur des échelles géographiques plus importantes que le PTU, à l'intérieur d'un département, entre deux départements ou à l'intérieur d'une région.

La réponse en matière tarifaire se traduit par plusieurs types de dispositifs :

- la tarification juxtaposée ou combinée, qui correspond à la vente simultanée de deux types de titres valables sur deux réseaux différents, ou d'un titre commun, mais sans avantage financier ;
- la tarification intégrée, qui permet de réaliser un déplacement sur plusieurs réseaux / modes, en bénéficiant d'un avantage tarifaire. La tarification intégrée peut concerner plusieurs réseaux / modes de transports (y compris le vélo), ainsi que le stationnement d'un véhicule dans un parc relais (voir le chapitre sur ce

sujet) visant ainsi des voyageurs occasionnels pour les inciter à laisser leur voiture en périphérie pour emprunter le réseau de transports collectifs.

Théoriquement, c'est le dernier échelon, celui de la tarification intégrée, qui est le plus attractif, du point de vue de l'utilisateur.

Les tarifications combinées (cars départementaux + réseau urbain ou TER + transports urbains) existent aujourd'hui principalement sur des abonnements de type salariés, scolaires et étudiants.

Pour ce qui est de l'intégration tarifaire, de type Carte orange – ou maintenant Pass Navigo – en Ile-de-France, sa mise en œuvre reste très limitée, du fait d'obstacles institutionnels et techniques :

- obstacles institutionnels : cohérence des politiques et des objectifs tarifaires des collectivités, définition des tarifs, enchevêtrement des compétences ;
- obstacles techniques : mise en commun des données sur les recettes tarifaires, déploiement des systèmes de billettique, compatibilité des supports.



FOCUS

Les gammes tarifaires

Dans les transports urbains, les évolutions les plus notables concernent les gammes tarifaires, marquées par une forte simplification, ainsi que par la montée en puissance des abonnements annuels, des titres intermodaux.

Les titres spécifiques, liés à un service particulier (parc relais, navettes, etc.) sont de plus en plus nombreux.

En matière de tarification sociale, la tendance est à l'application de réductions sur des usagers ciblés, en se basant de plus en plus sur des critères de revenus, au détriment de critères de statut. Les gratuités à caractère social sont de moins en moins pratiquées, alors que le champ des réductions est étendu.



B. Le marketing client

■ Le marketing et la fidélisation

Les actions de marketing et de promotion des ventes des titres de transport relèvent des prérogatives de l'entreprise de transport. Elles peuvent être orientées vers la conquête de nouveaux clients pour le réseau, ou vers la fidélisation de la clientèle : incitation à la reconduction de l'abonnement, promotion des abonnements auprès des voyageurs occasionnels, promotion des titres à destination de voyageurs spécifiques : jeunes, seniors, touristes, etc.

Le transport public est, en matière de marketing, très spécifique pour deux raisons :

La fixation du prix, élément essentiel du « marketing-mix » (c'est-à-dire de l'ensemble cohérent de décisions relatives aux politiques de produit, de prix, de distribution et de communication d'un service / produit), est une prérogative de l'AO. L'entreprise perd alors un levier essentiel dans sa politique commerciale.

Une part importante de la clientèle est captive, totalement ou partiellement, et aspire à ne plus l'être (scolaires, jeunes, personnes à faibles ressources). L'obtention du permis de conduire ou l'acquisition d'un véhicule (automobile ou autre) remettent instantanément en cause la « fidélité obligée » de cette clientèle.

Retenir un client coûterait jusqu'à 5 fois moins cher que d'en conquérir un nouveau. Les nouveaux clients de type « captifs » garantissent une fidélité à plus ou moins long terme (les scolaires par exemple). Le vrai enjeu pour les entreprises est la conquête durable de la clientèle non captive ou qui se rend volontairement captive en abandonnant son véhicule personnel par exemple. Il s'agit du transfert modal souhaité dans le cadre des politiques environnementales.

C'est pourquoi l'entreprise cherche à créer une fidélité volontaire et durable, qui se caractérise par la stabilité (non remise en cause de l'achat régulier), la loyauté (civisme vis-à-vis de l'entreprise, bouche à oreille positif, défense de l'entreprise), la coopération (souhait de participation au service et d'enrichissement de la relation), l'identification (association de la personne à l'entreprise).

■ Le marketing-mix du transport public

• Prix

Il relève de l'AOT pour la tarification de base et la tarification sociale, dans le cadre de la politique sociale de la collectivité. La gamme tarifaire se doit d'être simple et complète :

- une segmentation par catégorie de clientèle, différenciant titre occasionnel et abonnements ;
- un abonnement annuel favorise la fidélisation. Exemple : pour promouvoir la Carte intégrale en Ile-de-France, la communication a mis avec succès l'accent sur la fin des files d'attente mensuelles, le support sans contact et les avantages offerts (site Internet dédié).

• Produit / service

La satisfaction du client est évidemment un élément déterminant de la fidélité. C'est pourquoi il est utile de réaliser des enquêtes de satisfaction menées selon une méthodologie rigoureuse.

Confronté à la concurrence des véhicules individuels, le transport public se trouve mis en difficulté. En termes de valeur apportée au client, le transport public est concurrencé par des véhicules plus rapides, plus souples, souvent plus confortables, mais aussi et surtout plus coûteux, plus dangereux (deux-roues pour les jeunes) et souvent plus polluants. Longtemps, les désavantages du véhicule individuel sont restés méconnus par rapport à ses avantages.

Mais désormais, le grand public a largement pris conscience de la pollution engendrée par l'automobile et de son coût réel d'usage lié au prix du carburant. Le transport public est en capacité d'offrir les mêmes qualités de rapidité, de confort et de facilité d'usage, grâce à des véhicules récents accessibles et peu polluants, une tarification simple à appréhender, une information facile d'accès, la priorité sur la voirie, le cadencement, etc.

• Distribution

Pour favoriser l'achat de titres, les réseaux développent un maillage de distribution interne mais aussi externe dans des commerces de proximité : tabac-journaux, boulangeries, etc. Ces relais doivent pouvoir bénéficier d'outils marketing : signalétique, publicité sur le lieu de vente (PLV) sur les opérations promotionnelles du réseau. L'abonnement et le rechargement à distance tendent à se

développer dans différents secteurs. Par conséquent, le transport public doit, à terme, pouvoir proposer ce mode d'achat à la clientèle. Plus simplement, l'usage d'Internet et du téléphone portable doivent permettre à la clientèle de ne plus se déplacer pour toute procédure liée à l'acte d'achat (formulaires d'abonnement à télécharger et paiement en ligne).

• Promotion

La conquête de nouveaux clients, autres que les captifs, relève d'une démarche globale de communication : l'entreprise fait la promotion du réseau, l'AO et les pouvoirs publics valorisent l'usage des transports publics. Pour les entreprises, les occasions de promouvoir le réseau sont nombreuses : fêtes et animations locales, anniversaire du réseau, semaine de la mobilité.

■ Un outil au service de la relation client : le CRM (customer relationship management)

Les entreprises peuvent intégrer à leur démarche de fidélisation des outils de CRM (en français : gestion de la relation client).

Elles peuvent proposer des avantages aux abonnés qui sont ainsi récompensés de leur fidélité :

- services spécifiques relatifs au réseau (infos SMS, rechargement des cartes d'abonnements à distance ou envoi des abonnements à domicile) ;
- autres services (infos sur les sorties et événements), site Internet dédié ;
- réductions sur des services complémentaires (libre-service vélo ou auto, location vélo, stationnement) ;
- réductions dans le cadre de partenariats avec des commerçants ou services (cinémas, restauration, etc.) ;
- cadeaux aux clients fidèles à l'occasion d'un anniversaire du réseau, d'un lancement ;
- invitations lors d'événements de l'entreprise (journée portes ouvertes) ou de partenaires (rencontres sportives, spectacles) ;
- instance de coopération : groupe d'utilisateurs, réunion d'information pour les scolaires et leurs parents.

■ Les moyens de la gestion de la relation client

- Disposer d'un bon fichier des abonnés : adresses à jour, infos sur l'usage habituel de l'abonné, situation familiale (a-t-il des enfants abonnés ? en voie d'être scolarisés ?) ;

- disposer d'un fichier des occasionnels constitué à l'occasion d'un jeu (la perspective d'un gain favorise l'inscription des coordonnées).

IV. La billettique

A. Définition

La billettique est le remplacement des traditionnels tickets papier ou cartes d'abonnement par un support électronique, comme les cartes à puce. Avec ce type d'équipement, l'ensemble des transactions (achats de titres, validation, contrôle) peuvent être réalisées sans contact.

La gestion des utilisateurs et des clients est assurée par un système informatique centralisé et les informations relatives à l'utilisation des systèmes de transports sont ainsi partagées entre les différents opérateurs de transport et les autorités organisatrices.

B. Avantages

- Un système billettique constitue un outil d'aide à la décision, en particulier lors des études de réorganisation ou de restructuration des réseaux car il offre une meilleure connaissance de la fréquentation ;
- la billettique apporte plus de souplesse dans les gammes tarifaires et permet de répondre au plus près de la demande (exemple du paiement à l'acte) ;
- la billettique renforce le caractère intermodal du déplacement dans la mesure où plusieurs opérateurs de réseaux différents peuvent utiliser ce support : le client n'a plus qu'un seul titre de transport.

C. Perspectives

D'autres supports sont en cours de développement, en particulier l'utilisation des téléphones portables comme support billettique. Des études sont actuellement en cours pour utiliser dans les prochaines années la technologie NFC (Near Field Communication) comme support de communication pour les titres de transport.



I - AGIR, le transport public indépendant

Association loi 1901, AGIR a été fondée en 1987 pour répondre aux besoins des autorités organisatrices et des entreprises de transport souhaitant bénéficier d'une expertise et d'un accompagnement indépendants des groupes de transport.

AGIR est devenu le porte-parole des réseaux indépendants auprès des pouvoirs publics français et européens en défendant notamment le principe de libre administration des collectivités territoriales.

■ Les adhérents d'AGIR :

- les autorités organisatrices de transport urbain ou interurbain (toutes peuvent adhérer) ;
- les entreprises de transports indépendantes, c'est-à-dire sans lien significatif avec un grand groupe de transport.

■ Une plate-forme dédiée aux adhérents

AGIR a constitué une plate-forme de services capable de proposer des ressources dans tous les domaines d'activité opérationnels. AGIR s'appuie sur des moyens internes et externes qui lui assurent réactivité et efficacité :

- une équipe permanente spécialisée ;
- des experts reconnus.

L'adhésion à AGIR ouvre l'accès à un panel de services dédiés aux professionnels pour :

- répondre aux questions, de tous types, dans un délai réduit ;
- réaliser des études, être accompagnés dans les projets ;
- échanger entre professionnels du même métier, comparer les expériences ;
- s'informer de l'actualité et opérer des veilles thématiques ;
- se former, développer les compétences.

■ Les services d'AGIR : expertise, échanges, assistance

- Un service « question / réponse » réactif : par téléphone ou par mail, l'équipe d'AGIR répond à vos questions dans tous les domaines ;
- une assistance de 5 jours minimum par an réalisée sur site ;
- des nombreux groupes de travail et d'échanges entre professionnels :
 - autorités organisatrices
 - comptabilité - finance
 - direction
 - entretien - maintenance
 - qualité
 - marchés publics
 - marketing - communication
 - méthodes - exploitation
 - social - ressources humaines
 - groupes utilisateurs produits et logiciels : Inéa, Amesys, Apissoft, ERG, Lumiplan, Martec ;
- des formations :
 - organisme de formation agréé, AGIR propose des formations adaptées aux besoins des autorités organisatrices et des entreprises ;
- des événements :
 - les Journées AGIR sont un lieu d'échanges et d'expertise auquel participent les principales entreprises de la filière transport ;
- des publications :
 - étude sur la performance des réseaux indépendants (annuelle), etc. et d'échanges.

■ Les domaines de compétences d'AGIR

- Appels d'offres et contrats : assistance juridique et technique dans le cadre de la rédaction des dossiers et de l'analyse des offres, suivi des contrats, etc. ;
- économie - comptabilité : comptabilité publique et privée, T.V.A., tarification, fiscalité, études statistiques et comparatives : coûts, absentéisme, etc. ;
- exploitation - matériel : référentiel matériel, assistance à la rédaction des cahiers des charges et d'analyse des offres, réorganisation de lignes, études de faisabilité, accessibilité, intermodalité, etc. ;
- marketing - Communication : assistance aux campagnes de communication et de promotion, stratégie marketing, aide au choix de prestataires, etc. ;
- ressources humaines : questions sociales, conventions collectives, assistance lors de contentieux, gestion des carrières, etc.

■ Contact :

AGIR, 62 rue Brancion, 75015 PARIS
tél. 01 53 68 04 24.

II - l'Association des maires de France

Fondée en 1907, reconnue d'utilité publique en 1933, l'AMF réunit aujourd'hui 34 518 communes et 1 538 communautés. L'histoire de l'AMF est celle de la recherche permanente d'un équilibre entre le pouvoir central et le pouvoir local. Elle montre comment, à force de persuasion, les maires sont parvenus à faire progresser la décentralisation, dans le pluralisme et la tolérance.

L'association est administrée par un bureau composé de trente-six membres adhérents. Elu par l'assemblée générale pour trois ans, le bureau, politiquement paritaire, est composé notamment d'un président, Jacques Pélissard, d'un secrétaire général, André Laignel, d'un premier vice-président, Pierre Schosteck et d'un trésorier général, Jean Launay. Il est assisté des avis d'un comité directeur composé de cent membres.

Un réseau de 100 associations départementales de maires contribue à l'exercice des missions de l'AMF.

Dans le cadre de la Maison européenne des pouvoirs locaux à Bruxelles, l'AMF relaie également les préoccupations et défend les intérêts des maires sur les dossiers européens.

■ Deux grandes missions au service des adhérents

- Etre une force de proposition et de représentation auprès des élus : l'AMF intervient comme interlocuteur privilégié des pouvoirs publics partout où se jouent l'avenir des communes, de leurs groupements et les conditions de leur développement ;
- assurer une fonction de conseil, d'information permanente et d'aide à la décision : les services de l'AMF exercent un suivi et une analyse de l'actualité législative et réglementaire. Ils effectuent un travail d'expertise permettant de délivrer des conseils personnalisés aux maires et aux présidents de communautés.

■ Des moyens d'informations performants et diversifiés

- Maires de France, la revue : ce magazine, qui compte près de 17 500 abonnés, propose des analyses sur des dossiers d'actualité, présente des initiatives locales à partager, des expériences et des idées nouvelles ;
- Maires de France, le supplément (mensuel, diffusé à 41 000 exemplaires) ;
- le site www.amf.asso.fr. (3 000 visiteurs par jour en moyenne).

L'AMF a développé sur son site des accès réservés à ses seuls adhérents : maires, présidents d'EPCI et associations départementales.

■ **La newsletter : www.maire-info.com**

Avec 51 800 abonnés, ce quotidien d'information gratuit en ligne propose l'actualité marquante des collectivités locales.

■ **Des guides téléchargeables**

L'AMF met à disposition sur son site internet des guides téléchargeables gratuitement. Elle édite aussi les « Cahiers du Réseau » dans une collection nationale avec les associations départementales de maires.

■ **Des services spécifiques**

- MAIRIE 2000 : un outil de formation des maires : Mairie 2000 a été conçue, en 1985, par l'AMF, la CDC et la CAECL (devenue Dexia Crédit Local) avec pour mission de développer l'information et la formation des élus locaux, en apportant une assistance technique et financière aux associations départementales de maires.
- FONPEL : un fonds de pension spécifiquement créé pour les élus locaux. Fondé en 1992, il connaît un succès croissant et regroupe aujourd'hui plus de 10 000 affiliés.

■ **Un temps fort : le Congrès annuel et le salon des Maires et des Collectivités Locales**

Organisés en novembre à la Porte de Versailles, le congrès rassemble plus de 12 000 participants et le salon accueille près de 900 exposants et 50 000 visiteurs.

III - le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et les autres structures publiques

Le MEDTL dispose d'un réseau scientifique et technique, animé notamment par les centres d'études techniques de l'Équipement (CETE), qui sont prestataires de services études, contrôle, essais, assistance, conseil.

Deux établissements compétents en matière de transport sont également sous tutelle du MEDTL :

- l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), en tant que co-financier des programmes de recherche (PREDIT) et soutien à la recherche et au développement. L'ADEME propose également des méthodes pour optimiser les déplacements de personnes (aide à la mise en œuvre de plans de déplacements entreprise notamment) et de marchandises ;
- l'INRETS (Institut national de la recherche sur les transports et leur sécurité), établissement public sous double tutelle recherche / transports, est chargé de faire effectuer ou d'évaluer toute recherche et tout développement technologique consacré à l'amélioration des systèmes et moyens de transports et de circulation du point de vue technique, économique et social.

■ **La direction générale des Infrastructures des transports et de la mer (DGITM)**

Au sein du MEDTL, elle définit et met en œuvre la politique nationale des transports terrestres, aériens et maritimes.

La DGITM oriente également l'activité du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) dans son champ de compétences.

La DGITM comprend notamment la direction des Infrastructures de transports (DIT), chargée de la planification multimodale, la gestion, la modernisation et le développement des voies ferrées et navigables et des routes nationales ainsi que du suivi des investissements des grands ports et la direction des services de transport (DST) pour la réglementation, la sécurité, la sûreté, la régulation et les aspects sociaux des transports terrestres et des grands ports maritimes et fluviaux et les dossiers intéressant les transports collectifs.

■ **Le GART (Groupement des autorités responsables de transport)**

Association loi 1901, créé en 1980, le GART représente les autorités organisatrices de transport, urbaines, départementales et régionales auprès des pouvoirs publics. Au 01/01/09, le GART rassemblait 264 collectivités adhérentes : 185 collectivités urbaines, 60 départements et 19 régions.

■ **L'UTP (Union des transports publics et ferroviaires)**

L'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) est la fédération professionnelle, affiliée au MEDEF, regroupant les entreprises de transport public urbain de voyageurs et de transport ferroviaire. L'UTP comptait 168 entreprises adhérentes au 01/01/2009. La RATP et la SNCF y adhèrent également. L'UTP gère les conventions collectives dont elle a la responsabilité : transports urbains de voyageurs et VFIL.



• **Accessibilité :**

Possibilité pour toutes les personnes à mobilité réduite d'accéder au réseau (cf. chapitre 6- III)

• **Amplitude :**

Plage horaire de fonctionnement du réseau

• **AOT :**

Autorité organisatrice de transport

• **Autopartage :**

Système dans lequel une entité publique ou privée met à la disposition des membres du service une flotte de véhicules

• **BHNS :**

Bus à haut niveau de service (cf. chapitre 6 - I)

• **Billettique :**

Application de l'informatique à toutes les opérations relatives aux titres de transport (cf. chapitre 7 - IV)

• **Cadencement :**

Horaires dans lequel les bus passent à la même minute chaque heure

• **Correspondance :**

Changement de ligne ou de mode au cours d'un déplacement

• **Covoiturage :**

Mutualisation d'un véhicule par plusieurs personnes pour réaliser leur trajet

• **Clé de mobilité :**

Nombre de voyages mensuels effectués par un client avec un abonnement au réseau de transport

• **CRM :**

« Customer relationship management » ou, en français : gestion de la relation client

• **Déplacement :**

Trajet pouvant inclure plusieurs voyages en correspondance

• **DSP :**

Délégation de service public

• **EMD :**

Enquête ménages-déplacements (cf. chapitre 5 - II)

• **Enquête O/D :**

enquête origine-destination (cf. chapitre 5 - II)

• **EPCI :**

Etablissement public de coopération intercommunale

• **Fréquence :**

Intervalle de temps entre deux véhicules

• **Fréquentation :**

Nombre de voyages réalisés par habitant desservi

• **Géo-marketing :**

Etude et connaissance d'un territoire à partir des données démographiques et de l'implantation des pôles générateurs de déplacements

• **Graphicage :**

Fait d'associer un horaire théorique de passage à une course programmée dans la journée d'un autobus (cf. chapitre 5 - III)

• **Intermodalité :**

Utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (cf. chapitre 5 - IV)

• **Kilomètres produits :**

Kilomètres effectués sur tout le réseau, incluant les kilomètres commerciaux et le haut-le-pied (véhicules roulant sans clientèle, entre le dépôt et le terminus par exemple)

• **LOTI :**

Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982

• **Maillage :**

Interconnexion des lignes entre elles

• **Mobilité durable :**

Mobilité tendant à réduire l'impact environnemental du transport, à permettre l'accessibilité du plus grand nombre et à devenir économiquement viable

• **Navette :**

Mode de transport complémentaire du réseau principal de transports urbains, généralement de motorisation propre ou hybride, gratuit ou soumis à une tarification spéciale, et accessible aux personnes à mobilité réduite (cf. chapitre 6 - II)

• **Offre kilométrique :**

Kilomètres produits par habitant desservi

• **Parc relais :**

Parking aménagé à proximité d'un arrêt de transport public (cf. chapitre 5 - VI)

• **Pédibus :**

Ou carapatte, ou autobus pédestre. Ramassage scolaire à pied.

• **PDE :**

Plan de déplacement des entreprises

• **PDU :**

Plan de déplacements urbains

• **PLU :**

Plan local d'urbanisme

• **PMR :**

Personne à mobilité réduite

• **Pôle d'échanges :**

Aménagement où a lieu l'intermodalité (cf. chapitre 5 - IV)



• **Population desservie :**

Population des communes desservies par le réseau, pouvant être inférieure à la population totale du PTU

• **PTU :**

Périmètre de transports urbains

• **Recettes commerciales :**

Inclut à la fois les recettes tarifaires, les recettes annexes (publicité notamment), les autres produits de gestion courante et les produits financiers

• **Recettes tarifaires :**

Recettes issues de la vente des titres aux usagers

• **Report modal :**

Changement d'un mode de déplacement vers un autre

• **ROSP :**

Règlement européen sur les obligations de service public

• **SAEIV :**

Système d'aide à l'exploitation et l'information voyageurs

• **SCOT :**

Schéma de cohérence territoriale

• **Site propre :**

Une voie réservée à une ligne de transport en commun

• **TAD :**

Transport à la demande

• **Taux de couverture :**

Rapport entre les recettes commerciales et les dépenses d'exploitation

• **TCSP :**

Transport en commun en site propre
(cf. chapitre 6 - I)

• **Trafic :**

Nombre de voyages réalisés sur le réseau

• **UFR :**

Utilisateur de fauteuil roulant

• **Vitesse commerciale :**

Vitesse moyenne utile à l'utilisateur. Se différencie de la vitesse d'exploitation, qui intègre les divers temps annexes comme les battements et coupures

• **Voyage :**

Trajet effectué par un voyageur sans changement / correspondance

• **VT :**

Versement transport

Association des Maires de France
& Associations départementales de Maires
LES CAHIERS DU RÉSEAU

Dans la même collection :

- N°1 Les chemins ruraux 2006**
- N°2 Guide des communautés 2006 - gratuit**
- N°3 Le maire et les voies communales 2006**
- N° 4 La commune et les associations 2007**
- N°5 Le maire et les lotissements 2007**
- N°6 Le guide du maire 2008 - gratuit**
- N°7 Le guide du président de communauté 2008 - gratuit**
- N°8 Les collectivités et l'éco-responsabilité - gratuit**
- N°9 Le maire et les transports 2009 actualisé en 2011 - gratuit**
- N°10 La commune et le financement des réseaux 2010**
- N°11 Le maire et les édifices culturels 2010**
- N°12 Le maire et l'état civil 2011**

Remerciements à :

AMF

Sylvain Bellion
(Responsable du département ville,
urbanisme et habitat de l'AMF)

Nathalie Fourneau
Geneviève Rumeau
(Chargées d'étude du département ville,
urbanisme et habitat de l'AMF)

Claire Gekas
(Chargée d'étude du département finances
et fiscalité locales de l'AMF)

AGIR

Arnaud Rabier
(Secrétaire général)

Anne Bellamy
(Responsable Autorités organisatrices
de transport)

Laurent Boudot
(Responsable Exploitation)

Magalie Dujeancourt
(Responsable de la Communication)

Béatrice Huynh
(Responsable Juridique)

Crédit photo :

phouvoir-images.com

© Association des maires de France (éditeur)
Directeur de la collection : Rollon MOUCHEL-BLAISOT

Dépôt légal : JUILLET 2011



AGIR, le transport public indépendant

62, rue Brancion 75015 Paris

Tél. : 01 53 68 04 24

Fax : 01 53 68 04 15

www.agir-transport.org
info@agir-transport.org

Association des maires de France

41, quai d'Orsay 75343 Paris cedex 07

Tél. : 01 44 18 14 14

Fax : 01 44 18 14 15

www.amf.asso.fr
amf@amf.asso.fr