



photo couverture :
abribus-aire de
repos à Angoulême

transport public

est édité par
l'Union des transports publics
urbains et régionaux

ulpur

5-7, rue d'Aumale
75009 Paris - Tél. : 874.63.51

Directeur de la publication :
Michel Robin

rédaction :
rédacteurs en chef :
Nicole Le Guénédal
Francine Loiseau - van Baerle

rédacteurs :
Daniel Duchâtel
Viviane Lucas
Michel Quidort

comité de rédaction :
Michel Robin
Maurice Bourgoïn
Alain Le Cornec
Maurice Parmantier
Pierre Petit Jean

abonnements :

UTPUR
5-7, rue d'Aumale - 75009 Paris
France : 205 F/an
Etranger : 245 F/an

publicité :

Agence Pierre Combin
98, rue de la Victoire, 75009 Paris
Tél. : 874.77.36 - Téléc. : 660 837

impression :

CIRNOV, 22, rue de Chaillot
75116 Paris - Tél. : 723.61.58
ISSN en cours
Commission paritaire en cours
Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1981

L'UTPUR n'est pas solidaire des opinions émises
dans les articles publiés par Transport public. Tous
droits de reproduction et de traduction réservés.

transport public

n° 781 - mars 1981

sommaire

l'événement

Usagers et transports
interview de *Maurice-Henri Plantier* 8

un mois à l'UTPUR

Commissions, groupes de travail 12

le transport des autres

Zones à faible densité : une solution originale
dans le Haut-Jura 14
*Claude Gréa, Michel Laramée,
François Marchand*

réseaux actualités

Belfort, Bordeaux, Nantes, Strasbourg 19
Paris, Toulouse, Bruxelles 20
Stuttgart, parc RFA. 21

droit et jurisprudence

La loi sur le travail à temps partiel 22
Daniel Duchâtel
Chronique sociale 24
La responsabilité du transporteur 25

handicapés

Réglementation et réalisations 27
Viviane Lucas

promotion

Information et relations publiques à Valenciennes 32
François Troger

matériels

Les tables rondes UTPUR-RVI 1981 37
Matériels : en bref 40

bloc-notes

Nominations, bibliographie, calendrier 42

et pour savoir l'essentiel :

action transport

- Rencontre avec le GART
- Handicapés
- Usagers et transports
- Trans-Beauce : ligne «express» régionale
- Titre unique de transports en Ile-de-France

Supplément à Transport public, pages I - IV au milieu de la revue

Usagers et transports

interview de Maurice-Henri PLANTIER,

*président de la Fédération nationale
des associations d'usagers des transports (FNAUT)*

La FNAUT, créée en juin 1978, regroupe à l'heure actuelle plus de 100 associations d'usagers locales, régionales et nationales. Elle est très active dans le domaine ferroviaire, estimant que le rail constitue le transport national et régional de base sur lequel doivent se greffer les autres modes de transport. Très préoccupée également par les transports urbains, elle demande la priorité absolue de l'autobus sur tout son parcours, un service de transport fonctionnant 7 jours sur 7, des tramways pour l'agglomération parisienne et les autres grandes villes françaises, la reconquête des trottoirs par les piétons, des cheminements cyclistes, l'accessibilité des transports publics pour les handicapés et les personnes âgées.

Sur l'ensemble du territoire la FNAUT préconise l'abandon de l'essentiel du programme autoroutier et le transfert des crédits correspondants aux transports collectifs. Transport public a voulu en savoir un peu plus et a interrogé ce mois-ci M. Plantier, président de la FNAUT.

Transport public : *Quelle est la position des associations d'usagers vis-à-vis des transports collectifs en France ?*

M. H. Plantier : Nous souhaitons voir se développer constamment et s'améliorer sans cesse les transports publics, tant urbains que régionaux. Pour cela la FNAUT demande au Gouvernement de réviser totalement sa politique en matière de transports, telle qu'elle s'exprime dans le VIII^e plan, au demeurant très décevant malgré les recommandations très positives sur certains points du rapport du Comité transports, et le budget transports pour 1981. Révision complète, pour donner une priorité absolue aux transports collectifs qui constituent le seul moyen de transport pour 2 Français sur 3.

En effet, malgré un taux de motorisation des ménages relativement élevé (68 % des ménages sont pourvus d'une automobile au moins — fin 1979) et un taux de bimotorisation qui ne cesse de s'accroître (15 % des ménages possèdent deux voitures ou plus) 30 % seulement des Français disposent réellement d'une voiture.

Avoir une voiture ne veut pas dire que l'on arrive à satisfaire les besoins de déplacement d'une famille. Les jeunes, les personnes âgées ou handicapées, les adultes sans permis (seules 15 % des femmes ont leur permis), les membres de la famille restant au foyer, alors que «le» véhicule unique du foyer est mobilisé par un seul des membres du ménage pour son trajet domicile-travail par exemple, font partie de tous ceux qui sont captifs des transports en commun et qui souffrent des lacunes importantes — surtout en zone périphérique et rurale — de ceux-ci.

Certains efforts ont été faits au cours des dernières années, principalement en région parisienne et dans les grandes villes françaises, mais on a négligé les villes moyennes et on est resté sans politique en matière de transports régionaux. C'est ainsi que des services régionaux par autocars ont pu disparaître sans que les autorités responsables s'en soient émues. Des solutions existent pourtant pour éviter que des zones entières ne soient privées de transports collectifs.



Les solutions possibles

T.P. : *Quelles solutions concrètes préconisez-vous alors en ville et à la campagne ?*

M.H.P. : Dans le domaine des transports urbains il faut, bien entendu, poursuivre et intensifier l'effort entrepris dans les grandes villes pour l'amélioration des transports publics : fonctionnement des services 7 jours sur 7, priorité absolue à la circulation des autobus, établissement de plans «transports» prenant en compte tous les modes de déplacement et favorisant les transports en commun. Sur les axes les plus fréquentés, dont le trafic ne justifie pas malgré tout l'implantation d'un métro mais qui dépasse néanmoins les capacités de l'autobus, nous demandons, en outre, l'implantation de tramways dès que le nombre de voyageurs atteint 2 500 à l'heure de pointe dans le sens le plus chargé. Ceci est valable pour l'agglomération parisienne comme pour les grandes villes de province.

De plus, en région parisienne, les efforts de développement en cours sont à compléter par de nouveaux prolongements de lignes de métro et par des créations de sites propres pour autobus, dont on entend beaucoup parler mais dont la réalisation ne commence à s'effectuer que très parcimonieusement.

Dans les grandes agglomérations, les réseaux ferroviaires de banlieue doivent être revitalisés, à l'exemple de celui de Lille, et complétés par des services de

rabattement routiers. Les villes moyennes dont beaucoup sont mal desservies, et parfois pas du tout, par des transports urbains, doivent être mises à même, par de meilleures incitations de la part des pouvoirs publics, de se doter d'un réseau de transport correspondant aux besoins.

Pour la desserte des zones peu denses en périphérie des villes où l'urbanisation s'est effectuée de façon anarchique et pour celle des **zones rurales peu habitées**, des solutions existent aussi, bien qu'elles ne soient pas nécessairement classiques, pour parer à l'absence de services de transport.

Je veux parler, notamment, des transports à la demande, des transports par taxi collectif (dont la maîtrise resterait acquise à l'exploitant du réseau de transport de l'agglomération ou du secteur concerné pour le cas où ils seraient sous-traités à une entreprise de taxis), et de l'utilisation de véhicules polyvalents. Nous préconisons par exemple depuis longtemps, et il y a déjà des applications ça et là, l'ouverture des cars de ramassage scolaire aux autres usagers et leur utilisation pendant les périodes de disponibilité pour l'exécution de services réguliers. L'utilisation des véhicules postaux pour le transport de voyageurs, comme en Suisse, peut être également une formule, de même que l'emploi, après quelques aménagements, de véhicules de transport de marchandises effectuant des tournées régulières sur des itinéraires déterminés. Malgré le peu de places offertes, ces dernières solutions permettraient, en l'absence de toute autre possibilité de déplacement, de résoudre certains problèmes de transport.

T.P. : *Comment voyez-vous l'organisation et le fonctionnement de tels services semi-collectifs ?*

M.H.P. : Ces types de transport, complémentaires et non concurrents des services classiques réguliers, doivent pour être fiables être aussi bien organisés que ces derniers : pour la région parisienne, par le Syndicat des transports parisiens ; pour les périphéries des autres agglomérations, par les communautés urbaines ou les syndicats intercommunaux et, pour les zones rurales, par les comités techniques départementaux des transports.

Lors des discussions au Comité des transports de voyageurs du Conseil supérieur des transports à propos des schémas départemen-

taux de transports, j'avais d'ailleurs proposé d'inclure ces formules dans lesdits schémas afin que chaque habitant, où qu'il réside, ait l'assurance que ses besoins de transport pourraient être satisfaits.

J'avais suggéré que, dans un premier temps, il soit procédé au recensement des besoins de transport dans chaque commune, à l'initiative des municipalités. Dans un deuxième temps, ces données auraient été recueillies au niveau départemental et utilisées pour l'établissement du **Schéma départemental des transports** sur la base des besoins exprimés, de telle sorte qu'aucune commune ne soit laissée sans desserte par un moyen de transport organisé, qui serait, suivant les cas, soit un moyen classique (chemin de fer ou autocar), soit un minibus ou taxi collectif, soit un système de transport à la demande ou une autre des formules préconisées. Les fréquences et horaires seraient déterminés en fonction des indications recueillies lors du recensement.

Les exploitants auraient d'ailleurs le plus grand intérêt à étudier les diverses formes de desserte collective non usuelles lorsque l'insuffisance du trafic ou l'absence de subventions les conduit à envisager l'abandon de leurs services de transport classiques ; elles peuvent aider leurs entreprises à survivre.

Le transport collectif doit être un véritable service public au service de tous les Français sans distinction et, en tant que tel, il doit être présent partout.

Or, dans la réalité, les quelques schémas départementaux qui ont vu le jour n'ont pas du tout été élaborés dans ce but et de la façon que j'avais proposée. On s'est contenté, en général, d'examiner les relations existantes et de les modifier ou de les améliorer, sans combler les lacunes, ce qui a laissé subsister des zones où aucun moyen de transport public n'existe. Nos préoccupations demeurent donc entières, qui sont justement de faire combler ces lacunes, afin de faire cesser les discriminations dont sont victimes les habitants de ces zones.

T.P. : *Nous avons parlé des transports urbains et des transports en zones peu denses, quelles solutions pourriez-vous proposer pour les transports régionaux ?*

M.H. P. : En ce qui concerne les

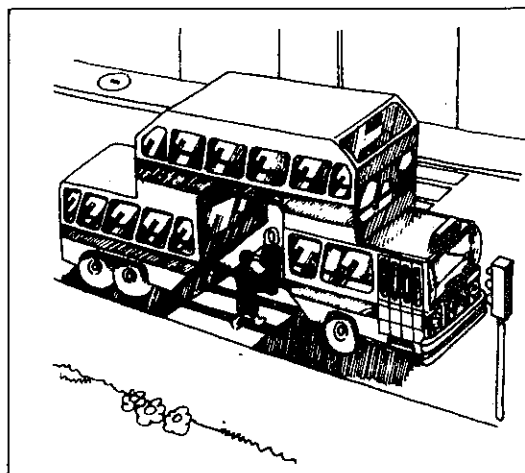
transports régionaux, nous donnons la préférence aux services ferroviaires — là où ils existent — par rapport aux services routiers, car les premiers assurent de meilleures conditions de transport aux usagers. On le voit bien lorsque des autocars sont appelés à se substituer à des services ferroviaires. Les temps de parcours réels sont généralement plus longs, parfois de beaucoup, les horaires moins respectés, le confort est moindre, la place des bagages plus mesurée, les attentes du car souvent pénibles par manque d'abris, etc.

La défense des intérêts des usagers nous amène donc à nous opposer aux transferts rail-route et à demander la modernisation des lignes dites secondaires de la SNCF en même temps que l'amélioration de leur exploitation, de manière à corriger les inadaptations aux besoins en matière de fréquences, d'horaires, de correspondances, etc. Mais nous sommes très conscients du rôle indispensable des services routiers en complément des services ferroviaires et c'est pourquoi nous intervenons également pour qu'ils s'améliorent et se développent en coordination étroite avec le chemin de fer.

Le financement

T.P. : *Pour financer ce développement et ces améliorations, que préconisez-vous ?*

M.H.P. : Je profite de cette question pour mettre en garde en premier lieu les exploitants contre les tentations de « coups de pouce » trop appuyés aux tarifs, car ils se traduisent bien souvent par des chutes de trafic qui vont à l'encontre du but poursuivi. Une augmentation des recettes pour couvrir la hausse des prix de



Ne faites plus cette tête-là!



avec les associations d'usagers
exigez
des transports
publics
prioritaires
seule solution de rechange
au cancer automobile

Fédération Nationale des
Associations d'Usagers des Transports
fnaut

5 boulevard Péreire Paris 17^e

revient peut aussi bien être recherchée, et souvent avec un meilleur profit, dans des innovations commerciales susceptibles d'accroître la clientèle ou des initiatives hardies, telles que celles des chemins de fer suédois qui ont réussi à accroître leur trafic de 25 % et à améliorer considérablement leurs résultats d'exploitation en baissant spectaculairement leurs tarifs. Cet exemple ferroviaire peut être suivi par tous les modes de transport.

Nos propositions en matière de financement se situent à deux niveaux : celui d'une autre utilisation des ressources existantes et celui de la création de ressources nouvelles.

En ce qui concerne les **ressources existantes**, nous demandons l'abandon de l'essentiel du programme autoroutier, le transfert des crédits correspondants aux transports publics, principale-

ment ferroviaires, et l'attribution du tiers des taxes sur les produits pétroliers aux transports en commun, comme en Suisse par exemple.

Tout ceci suppose, comme je l'ai indiqué au début de notre entretien, un changement radical dans les priorités en faveur des transports publics. Nous estimons également que l'Etat doit continuer à participer à l'effort de financement des transports collectifs et pas seulement au niveau des investissements. **Nous sommes absolument contre le désengagement de l'Etat au détriment des collectivités locales sous couvert de décentralisation.** L'Etat doit continuer à aider les collectivités qui n'ont pas suffisamment de moyens pour développer leurs transports publics — encore que certains crédits routiers votés par elles pourraient là aussi être avantageusement transférés aux transports en commun.

T.P. : *C'est là qu'interviennent les nécessaires arbitrages, éminemment politiques, dont parlait M. Costet dans l'interview accordée à Transport Public en janvier.*

M.H. P. : C'est évident et ce ne sera pas chose facile ! En matière de ressources nouvelles, nous préconisons en premier lieu l'extension du versement-transport aux villes de moins de 100 000 habitants, mesure indispensable et réclamée par les villes elles-mêmes pour instaurer un peu plus d'égalité entre les agglomérations.

Nous estimons, en outre, que tous les bénéficiaires, directs et indirects, du fonctionnement des transports publics doivent participer à l'effort de financement au moyen d'une contribution, dont la forme et les modalités restent à étudier. Je pense ici aux automobilistes qui circuleraient bien plus mal s'il n'y avait pas de transports en commun ; aux propriétaires fonciers qui profitent largement de l'existence d'infrastructures de transport public, le RER par exemple, par des plus-values appréciables de leurs biens, aux promoteurs immobiliers pour les mêmes raisons et aux assureurs, puisque les possesseurs de voitures qui préfèrent emprunter les transports publics pour les trajets domicile-travail, occasionnent de ce fait beaucoup moins d'accidents que les autres automobilistes.

T.P. : *De quels moyens disposez-vous pour convaincre et pour atteindre vos objectifs ?*

M.H. P. : Nous entrons ici dans le domaine politique, car la réalisation des objectifs généraux que nous poursuivons dépend d'une modification profonde des orientations gouvernementales actuelles. C'est sur le Parlement plus que sur les ministères concernés, où la technocratie est toute puissante, que nous comptons pour parvenir à cette modification. Notre rôle est donc de convaincre les élus de tous bords de la nécessité de s'engager résolument dans la voie des transports publics après des décennies placées sous le signe de l'automobile. C'est ce que nous nous efforçons de faire, outre nos actions sur le terrain. Nous intervenons aussi auprès des ministères mais, curieusement, nos meilleures relations se situent au niveau du ministère de l'Environnement et non pas de celui du ministère des Transports. Nous participons en effet aux réunions mensuelles du premier, alors que nous n'avons jamais été conviés

à participer à quelque réunion que ce soit au ministère des Transports.

La préparation du VIII^e plan nous a bien donné l'occasion de faire entendre officiellement, dans les instances spécifiques, la voix des usagers, de même que les réunions épisodiques de comités du Conseil supérieur des transports, mais il s'agit là de relations distendues, à l'extérieur du ministère des Transports.

Participation

T.P. : *Vous êtes donc en faveur de la concertation, mais n'avez-vous jamais songé à constituer une sorte de contre-pouvoir ?*

M.H. P. : Nous sommes pour la concertation, en effet, mais notre sentiment est loin d'être partagé partout : certains départements ou régions ont accepté d'associer les représentants d'associations d'usagers à l'examen des problèmes de transport, mais d'autres ne veulent pas en entendre parler. Quant au contre-pouvoir, sans aller jusque-là, nous cherchons tout de même à faire de notre mouvement un groupe de pression de plus en plus puissant pour peser sur les décisions. **Encore faudrait-il convaincre d'abord les usagers eux-mêmes et, plus généralement, l'ensemble de nos contemporains du bien-fondé de notre action, alors que la majorité d'entre eux continuent déraisonnablement à « penser voiture ».** Les pouvoirs publics font d'ailleurs tout pour les entretenir dans ce sentiment, en faisant de la voiture individuelle un symbole de « liberté » (!) et en persuadant le public que l'automobile est un bien indispensable.

Nous ne sommes pas contre la voiture, dont l'utilité n'est pas niable pour certains déplacements, mais contre son usage abusif, au détriment de la liberté des autres. Au détriment non seulement des autres, mais encore de la sécurité, de l'environnement, des économies d'énergie, des deux-roues, des piétons et, bien entendu, des transports publics. Là aussi il faut convaincre, puis sensibiliser et motiver. Nous y réussissons parfois dans le cas de problèmes ponctuels pour lesquels les gens se sentent directement concernés, mais ce n'est pas encore une adhésion générale et permanente.

T.P. : *Depuis quelle date le mouvement des usagers des transports a-t-il pris de l'ampleur ?*

M.H. P. : C'est au cours des années 70 qu'une certaine prise de conscience — encore limitée — s'est opérée, non seulement parmi les usagers, mais aussi, et c'est logique, parmi les élus et les pouvoirs publics. La première crise pétrolière et la détérioration constante des transports publics au cours des années 60 sont à la base de cette évolution. Du côté des usagers celle-ci a abouti en juin 1978 à la création d'une structure fédérale mise en place par les 25 associations locales et nationales de l'époque : elles sont aujourd'hui au nombre de 112. C'est cette expansion qui a permis une action plus percutante et plus efficace.

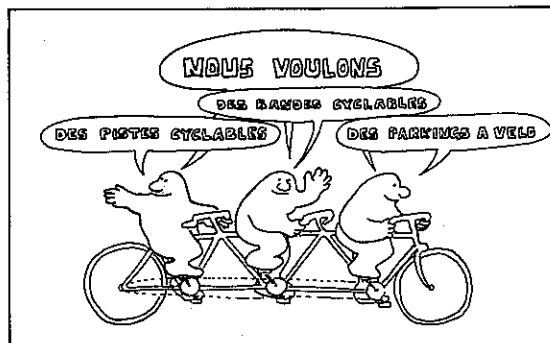
Energie

T.P. : *Quelle est votre position en matière d'économies d'énergie ?*

M.H. P. : L'économie d'énergie est, bien entendu, un de nos principaux arguments et nous ne manquons pas de souligner la contradiction fondamentale que comporte la politique gouvernementale en la matière. Dans son discours le gouvernement préconise des économies d'énergie, tout en maintenant ses faveurs aux modes de transport les plus gros consommateurs de pétrole.

Tout se passe — et l'Agence pour les économies d'énergie en fournit la preuve — comme si on feignait d'ignorer les seules mesures réellement efficaces — et qui ne coûteraient rien — pour parvenir à des économies d'énergie substantielles dans le domaine des transports. Je veux parler, bien sûr, d'une incitation judicieuse à laisser son automobile au garage au profit de l'usage des transports en commun, du moins pour les trajets domicile-travail. Pour l'instant la majorité des crédits en la matière sont affectés à la mise au point de gadgets plus ou moins coûteux qui n'économisent pas grand-chose. Qu'importe, la voiture reste sacrée et doit continuer à rouler à tout prix !

Il reste donc beaucoup à faire pour une meilleure compréhension de l'intérêt général et nous nous y employons. Nous ne manquons pas de souligner que les économies importantes qui résulteraient d'un transfert modal vp-tc auraient des conséquences très positives pour notre balance des paiements, en fâcheuse posture à l'heure actuelle.



Aménagement et transport

T.P. : *Quels liens voyez-vous entre l'aménagement du territoire et l'urbanisme d'une part, et les transports d'autre part ?*

M.H. P. : Se fixer comme objectif un aménagement équilibré du territoire et accentuer dans les faits la désertification des zones rurales, qui atteint actuellement un seuil critique, en y détruisant peu à peu le réseau ferroviaire ou en laissant disparaître des services réguliers d'autocars, relève d'une incohérence grave au niveau de la politique gouvernementale. Le lien entre aménagement du territoire et transports est évident et a été maintes fois démontré. Malheureusement, les responsables continuent à privilégier la solution des problèmes de déplacements régionaux par le développement du programme autoroutier, au coût ruineux, alors même que le déficit s'installe dans l'exploitation des autoroutes, dont certaines n'ont pas de justification sérieuse.

En ce qui concerne l'urbanisme, le lien de cause à effet est également clair et c'est pourquoi nous tentons d'intervenir, chaque fois que cela est possible, lors de l'élaboration des schémas d'aménagement et d'urbanisme, afin que les problèmes de déplacements par transports en commun soient pris en compte. Mais là encore il s'agit d'un problème politique que seul un changement radical d'orientation permettrait de résoudre.

Comme vous le voyez, les préoccupations et les raisons d'agir ne manquent pas à la FNAUT. En luttant pour la sauvegarde du service public, pour l'amélioration constante et le développement des transports collectifs, elle a conscience de faire œuvre utile, dans l'intérêt général du pays.

*propos recueillis par
Francine Loiseau - van Baerle*

Commission paritaire nationale des transports urbains

La Commission paritaire nationale des transports urbains s'est réunie le 18 février 1981 au siège de l'UTPUR. Il a été question du salaire minimum national mais aucun accord n'a pu se faire.

Réunion rémunérations dans les TIR et les VFIL

Le 18 février s'est tenue à l'UTPUR une réunion permettant aux membres du Comité des transports interurbains et régionaux d'échanger des informations concernant les rémunérations pratiquées dans leurs réseaux.

Réunion GART-UTPUR

Le 24 février, le Comité de direction de l'UTPUR a été reçu par le Bureau du Groupement des autorités responsables de transports, présidé par M. J. Lagarde, maire de Lorient.

Le principe de séances de travail communes a été retenu (voir page I de Action transport).

Rapport sécurité

Les réseaux ont reçu le rapport sur la sécurité dans les transports urbains élaboré par la Commission générale de l'exploitation. Des exemplaires supplémentaires de ce rapport sont à la disposition des réseaux pour venir à l'appui des actions d'information qu'ils pourraient désirer entreprendre au plan local.

Point d'arrêt

Le groupe de travail créé pour définir les lignes directrices constitutives des points d'arrêt et des éléments d'information y figurant, poursuit ses travaux. L'enquête entreprise auprès des réseaux urbains devrait pouvoir donner lieu prochainement à une publication destinée aux membres de l'UTPUR.

Autobus futur

Un groupe de travail «Aménagements et Marketing» chargé, dans le cadre des études relatives à l'autobus futur, de définir les emplacements publicitaires et les surfaces d'information à réserver sur l'extérieur du véhicule a lancé une enquête de consultation auprès des réseaux urbains.

Les résultats de cette enquête permettront au groupe de travail de définir une position de la profession correspondant aux besoins réels des exploitants en matière d'information extérieure sur l'autobus.

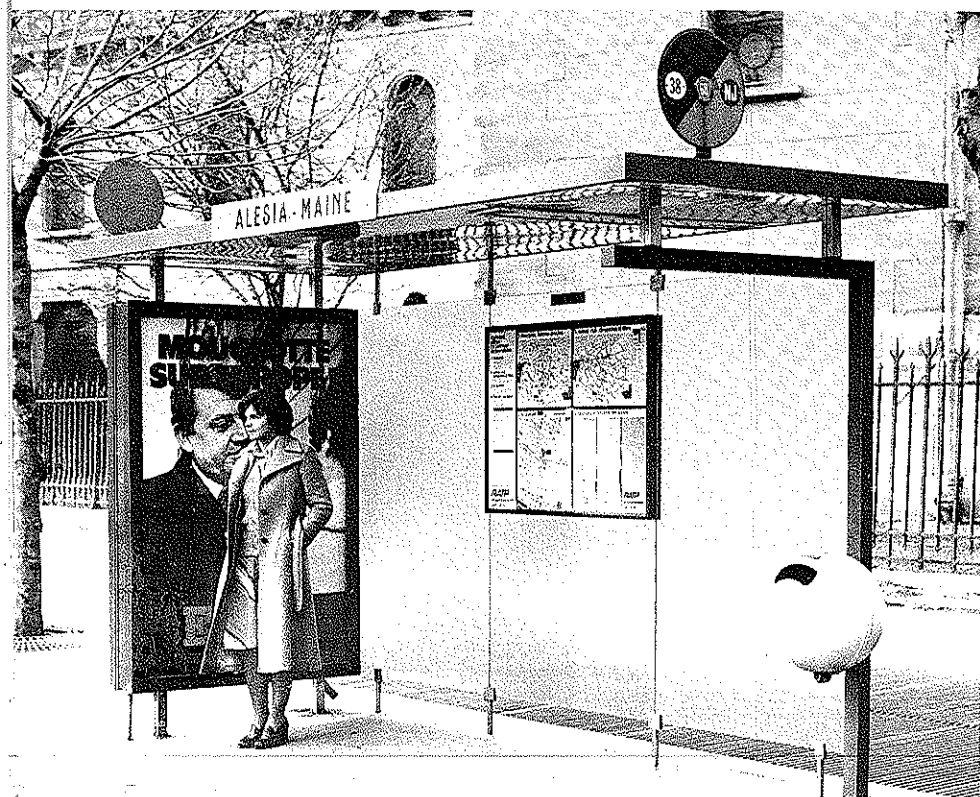
Il est donc important que l'ensemble des réseaux urbains répondent à cette enquête afin que les attentes de chacun soient nettement cernées.

Semaine internationale de la prévention et de la réadaptation

Du 19 au 23 mars 1981 va se dérouler à Strasbourg la semaine internationale sur les personnes handicapées. Dans le cadre de cette manifestation, l'UTPUR organise le lundi 23 mars, de 9 h 30 à 12 h 30, une réunion sur le thème : «L'organisation des transports face au problème du handicap». Présidée par M. Michel Robin, elle sera animée par M. Jean-Georges Boinet, directeur à la CGFTE. Quatre rapports seront présentés :

- «Connaissance qualitative et quantitative de la demande de transport de personnes à mobilité réduite»

Un point d'arrêt - aribus parisien



un mois à l'UTPUR

Rapporteur : M. Banaszuk, chef du Service du développement commercial à la RATP.

• «Le service programmé : première réponse au service public de transport des personnes à mobilité réduite»

Rapporteur : M. Griffon, directeur général de la SEMITAG.

• «Un pas vers l'humanisation des transports»

Rapporteur : M. Filloux, président de l'Association pour les inadaptés et handicapés de la région ouest de Paris (AIHROP).

• «La SNCF et les handicapés»

Rapporteur : M. Poinson, adjoint au directeur commercial voyageurs à la SNCF.



UTPUR

Métros de province

Un groupe de travail réunissant des représentants des trois

Métro de Marseille

réseaux de métros de province ainsi que du Centre d'études des transports urbains a été récemment créé.

Il aura comme objet la détermination d'une méthodologie de suivi de clientèle appliquée au cas des métros de province.

stages et séminaires

Transport et fiscalité

La fiscalité tient une grande place dans la gestion des entreprises dont elle constitue une des premières contraintes. La charge financière qu'elle représente, la complexité des textes qui forment sa matière toujours fluctuante et la gravité des peines qui sanctionnent les infractions font de la fiscalité un domaine privilégié de la connaissance spécialisée.

Pour répondre à ce besoin spécifique de compétence, l'AFT organise un séminaire, intitulé «Transport et fiscalité», les 11-12 et 25-26 mars 1981 au Centre technique et culturel des transports de Monchy-Saint-Eloi (Oise).

Renseignements et inscriptions : AFT — 63, avenue de Villiers - 75017 Paris - (Nicole Mondésir) - Tél. : 755.99.21.

Pratique de la gestion de l'entreprise de transport

Ce séminaire se déroulera à

Monchy-Saint-Eloi, en 7 sessions de deux jours, les 19-20 février, 19-20 mars, 23-24 avril, 14-15 mai, 4-5 juin, 25-26 juin et 9-10 juillet. Il permettra d'analyser la prévision de la demande en transport, le financement général de l'entreprise, le contrôle de gestion du tableau de bord et la succession dans l'entreprise.

Renseignements et inscriptions : AFT - Nicole Mondésir.

FINSIM : aide à la décision financière

Au cours de ce stage, qui se déroulera les 24-25 et 26 mars dans la région parisienne, les aspects économiques, financiers et comptables du tableau de bord du chef d'entreprise seront examinés. L'étude d'un cas réel et l'utilisation d'un terminal ordinateur permettront aux participants de tester et de mettre en application leurs hypothèses de travail sur leur propre entreprise.

Renseignements et inscriptions — AFT, Nicole Mondésir.

Stages «cadres du transport»

Chaque année, l'AFT organise différents stages du type CENTRAL destinés aux dirigeants et cadres des entreprises de transport et auxiliaires du transport.

— La mise en œuvre de la fonction commerciale dans l'entreprise de transport : les 1-2-3 avril, à Marseille.

— Perfectionnement à la vente des services de transport : les 25-26-27 mars, 18-19-20 mai et 1-2-3 juillet, en région parisienne ; les 5-6-7 mai, 10-11-12 juin et 8-10-11 septembre, à Bordeaux.

— Direction commerciale et marketing transport : les 1-2-3 avril, 18-19-20 mai, 10-11-12 juin, 16-17-18 septembre et 4-5-6 novembre, en région parisienne.

Pour tous renseignements complémentaires — AFT/FC, Nicole Mondésir.

Développement des transports collectifs dans les zones à faible densité :

Des solutions originales expérimentées dans le Haut-Jura

*Claude GRÉA, directeur du Syndicat intercommunal
pour le développement et l'aménagement du Haut-Jura*

*Michel LARAMÉE, ingénieur chargé des études
et du développement à la CGFTE*

François MARCHAND, ingénieur d'études à la CGFTE

La dégradation des services publics dans les régions rurales peu denses, et notamment des transports collectifs, n'est pas inéluctable. Une volonté politique des élus, une attitude constructive des différents agents socio-économiques et quelques idées peuvent renverser les tendances actuelles. Les trois expérimentations de transports collectifs engagées par le Syndicat intercommunal pour le développement et l'aménagement du Haut-Jura (SIDAHJ), avec le concours de la CGFTE, illustrent bien les alternatives possibles et les grandes orientations qui peuvent contribuer à la relance des transports publics en milieu rural.

Cet article présente le cadre général de ces expérimentations et la première d'entre elles qui s'apparente à un **multiramassage**.

Le Haut-Jura, un pays marqué par des communications difficiles

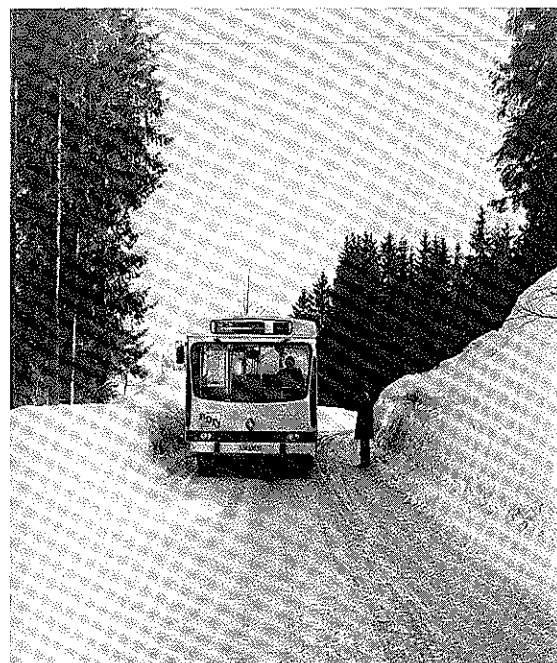
Le Haut-Jura constitue la partie la plus élevée du département du Jura et se situe à une altitude moyenne de 1 050 mètres. Les routes traversent les plateaux, de préférence au fond des vallées qui sont souvent étroites et encaissées, l'enneigement en hiver y est particulièrement abondant.

Ces communications difficiles conditionnent les activités économiques : agriculture, élevage et surtout des industries à forte valeur ajoutée orientées vers des produits de faible encombrement (lunetterie, horlogerie, taille des diamants, fabrication de pipes). A ces activités bien connues, il faut encore ajouter les industries dérivées du bois (boîtes à camembert et skis).

Le tourisme est une activité déjà ancienne dont les Rousses et Saint-Claude sont les pôles d'attraction les plus renommés. Le tourisme avec le développement du ski de fond connaît une croissance importante mais qui est freinée en raison des conditions d'accès difficiles en hiver vers certains secteurs du Haut-Jura.

Un contrat de pays, expression d'une volonté politique

La création dès 1974 d'une Association pour le développement et l'aménagement du Haut-Jura, suivie par celle du syndicat intercommunal (SIDAHJ), a fait émerger les conditions favorables à un développement collectif et coordonné, adapté aux contraintes bien spécifiques de cette région.



Le Haut-Jura, un pays marqué par des communications difficiles : abondance des chutes de neige, étroitesse des voies de circulation.

En juin 1978, cette volonté politique s'est concrétisée par la signature d'un contrat de pays dont on peut résumer ainsi les trois principaux objectifs :

- lutter contre le dépeuplement par la mise en valeur des ressources du pays et l'organisation du soutien au développement des activités et à l'accueil de jeunes actifs

- rechercher des solutions originales, diversifiées, adaptées aux caractères spécifiques de chaque petite région rurale, notamment dans quatre domaines : l'animation économique, la qualité de l'habitat, les services collectifs, la préservation du patrimoine

- renforcer les solidarités et faire prendre en charge le développement du pays par l'ensemble des acteurs de la vie locale.

Parmi les nombreuses actions inscrites à ce contrat figure en bonne place l'action d'amélioration des transports collectifs dont l'étude et la réalisation ont été confiées, en octobre 1978, à la CGFTE.

La rentabilité des services publics

Le transport public existe depuis longtemps. Il a été florissant durant de nombreuses années. La motorisation croissante des ménages, le développement important des circuits spéciaux de ramassages scolaires et des ramassages privés d'ouvriers ont fait fondre la clientèle traditionnelle de ces transports publics.

Aujourd'hui, certains groupes sociaux sont favorisés en matière de transports collectifs (scolaires, ouvriers), d'autres le sont de moins en moins (captifs du transport collectif) qui voient le niveau de service diminuer d'années en années jusqu'à disparaître totalement. En effet, la notion de rentabilité des services publics, qui prévalait depuis quelques années à la notion seule de service public, entraîne de plus en plus une dégradation de ce service et, notamment dans les transports, se concrétise par des suppressions de services (fermetures de lignes et gares SNCF, réduction de services sur les lignes régulières d'autocars, etc.).

La remise en cause de cette notion de rentabilité n'est pas du ressort des techniciens. Aussi ces derniers s'efforcent-ils aujourd'hui de trouver de nouveaux systèmes de transports, de nouvelles organisations qui permettent de réduire les coûts de fonctionnement, d'accroître les recettes, bref d'améliorer les conditions de fonctionnement des services pour maintenir, voire redévelopper, les transports collectifs.

Décloisonner les transports

L'analyse de l'évolution des transports collectifs interurbains au cours des vingt dernières années nous amène à nous poser plusieurs questions.

N'a-t-on pas été trop loin dans la spécialisation des services ? En effet, de nombreux services de

transport sont aujourd'hui organisés indépendamment les uns des autres, sans le moindre souci de coordination ou de complémentarité (ouvriers, scolaires).

Ne peut-on pas revenir en arrière en les déspecialisant, ou plutôt en réunissant dans un « pot commun » services réguliers et services spéciaux, les rentables et les « non rentables », de manière à assurer à l'ensemble un équilibre qui permettrait le maintien des services publics au moindre coût ? Attention, il ne faut pas revenir à la ligne régulière d'il y a 20 ans, qui s'est avérée ne plus satisfaire personne. L'idée c'est de créer des services publics réguliers adaptés aux besoins spéciaux des ouvriers, des scolaires. Il faut conserver « la spécialisation » au niveau de l'organisation technique du service. L'idée est simpliste ; elle est difficile à mettre en application car elle nécessite des changements de comportement et de mentalité.

Autre question : les lignes interurbaines avaient dans le passé un gros trafic messageries. Ce trafic tend à disparaître dans de nombreux cas. Ce service permettait d'améliorer la recette du service public. N'a-t-on pas abandonné un peu facilement ces possibilités de recettes complémentaires ?

En conclusion :

On s'aperçoit que les solutions visant à améliorer la rentabilité des services publics de transport passent par :

— un découloisonnement des transports collectifs et une organisation des services qui « colle » le plus près possible à la demande : nécessité d'un découloisonnement technique, juridique, financier et tarifaire

— une recherche de recettes complémentaires en développant d'autres services (messageries, transports de sacs postaux, etc.) : élargir les clientèles de ces services.

De la volonté politique à la « bonne volonté »

Notre tâche principale a consisté à mettre en rapport des responsables qui n'avaient aucune raison de se rencontrer et de collaborer ensemble : chefs d'entreprises, responsables scolaires, transporteurs routiers et SNCF, syndicats d'initiative d'hôteliers, responsables PTT, transporteurs de messageries, etc.

Une des conditions principales de la réussite des trois opérations a sans doute été la « bonne volonté » rencontrée chez la plupart de ces responsables. Beaucoup d'entre eux sont attachés au « Pays » et sensibles à ses difficultés. Bien que les avantages qu'ils en tireraient, tout au moins à court terme, ne fussent pas évidents, ils ont accepté de collaborer à des expériences de transport et de modifier leurs habitudes souvent sans contrepartie financière. **Le milieu rural et de petite ville est sans doute un facteur favorisant ce type de collaboration par l'échelle, qui reste relativement réduite et « humaine », des actions qui y sont entreprises.**

Trois opérations pilotes ont été retenues par les élus locaux du SIDA HJ et fonctionnent maintenant depuis plus d'un an :

- Un transport polyvalent (ligne régulière + transport à but touristique + courrier + messageries privées et SERNAM) dessert le Haut-Jura sud, secteur le plus difficile d'accès et le moins peuplé. Un véhicule a été spécialement conçu pour ce type de transport qui rappelle la « poste rurale » d'autrefois : 20 places assises + compartiment à colis de 5 m³ + 2 coffres à courrier fermant à clé.

A la différence des expériences qui ont été tentées jusqu'ici, et de la poste rurale d'autrefois où l'on demandait aux PTT de transporter des personnes, il a été proposé de faire transporter les sacs postaux par le service régulier selon des modalités techniques et horaires qui ont été négociés et confirmés dans un contrat passé entre le SIDA HJ et la direction des Postes. Cette conception, relativement nouvelle, donne pleine satisfaction.

- Un transport au caractère touristique marqué, utilisé à la fois par les touristes en villégiature et les habitants locaux, et qui permet d'accéder depuis Saint-Claude aux pistes de ski (fond et descente) en hiver. Ce service, dénommé « GELINOTTE », fait l'objet d'une promotion des hôteliers de la région et de la SNCF et facilite notamment la pratique du ski de fond en offrant des possibilités d'aller et retour le long de la « Grande traversée du Jura ».

- Enfin, dans la région de Morez, une opération de multiramassage doublée d'une coordination avec les lignes régulières et que nous avons choisi de présenter plus en détail dans cet article.

Un mouvement «brownien»

Morez et sa région (Morbier, Bellefontaine, Les Rousses) occupent la partie nord du Haut-Jura et en constituent le secteur le plus dynamique industriellement. Son fort développement économique passé (axé sur la lunetterie pour la grande majorité des emplois) a obligé les chefs d'entreprises à importer une main-d'œuvre des régions voisines. Ils ont dû organiser des ramassages pour leurs ouvriers éloignés. Par la suite, les mouvements d'emplois, les déménagements et le principe du maintien des avantages acquis amenèrent la majorité des entreprises à organiser des ramassages pour l'ensemble de leur personnel.

En 1977, lors de la première étude, on pouvait évaluer à environ 80, le nombre d'«estafettes» (15 à 20 places) circulant quatre fois par jour sur des itinéraires sensiblement identiques. Un véritable mouvement brownien, très dense à Morez et qui s'étalait jusqu'à 15 ou 20 km en raison de la dispersion des villages, mais aussi de certains sites d'emploi (Signaux Girod à Bellefontaine, Usine Romanet aux Marais, etc.).

Par ailleurs, le développement économique a provoqué une augmentation de population, renforcée par l'afflux d'élèves au lycée technique, le seul en France, spécialisé en lunetterie. Morez, «coincée» dans son fond de vallée étroit, s'étalait sur une longueur de 3,5 km et fermé par deux verrous, a dû se développer en gagnant les hauteurs, créant ainsi de nouveaux quartiers à peu de distance du centre (Morez dessus, ZAC «sur le puits») mais d'accès difficile compte tenu de la dénivellation.

Dès 1977, après une première étude réalisée par la CGFTE, une première ligne de transport urbain était créée, le TUM (Transports urbains moréziens), confiée à un transporteur privé local.

Nous aurons fait le tour de la situation antérieure au multiramassage en citant l'existence de quatre lignes régulières quotidiennes (vers Les Rousses, Saint-Claude, Bellefontaine, et Lons-le-Saunier) peu fréquentées ainsi que de nombreux ramassages scolaires, presque tous effectués par la RDTJ (1) qui possède un de ses centres les plus importants à Morez.

(1) Régie départementale des transports du Jura.

(2) Type PR 100.

Un «multiramassage»

Ce qui frappait le simple observateur, comme l'homme d'étude travaillant sur cartes et graphiques, c'était que tous ces différents transports suivaient des itinéraires sensiblement identiques. Cette constatation a permis d'élaborer une proposition technique de type multiramassage :

- Coordination des services réguliers et des anciens services de ramassages scolaires et ouvriers.

- Définition de quatre itinéraires canalisant la majorité des flux de déplacement et qui s'apparentent à quatre lignes d'un réseau urbain ou suburbain.

- Regroupement des ramassages précédemment effectués en «estafettes» dans des véhicules de grande capacité (55 à 90 places) (2) circulant sur les lignes déjà définies et ouverts au public. Les entreprises concernées se sont engagées à acheter pour chacun de leurs salariés transportés une carte-forfait mensuelle.

- Utilisation conjointe des mêmes véhicules pour les ramassages scolaires qui restent soumis au régime contractuel et financier classique, mais qui, sur les quatre itinéraires définis, sont également ouverts au public dans la mesure des places disponibles.

- Tarification unique au ticket (en plus des forfaits vendus aux entreprises et de la rémunération classique des ramassages scolaires) valable sur l'ensemble des ramassages ainsi que sur le «TUM» qui a été restructuré.

- Utilisation en complément aux heures creuses de deux véhicules pour les besoins périscolaires (piscine, sorties, sport et ski...).

- Coordination technique (matériel roulant, tours des conducteurs, limitation des attentes et «haut le pied») intégrant non seulement tous ces services dénommés «multiramassage» mais aussi les quatre lignes régulières concernant le centre de Morez de la RDTJ. **Ce qui a permis d'améliorer très sensiblement la productivité du centre de Morez (8 à 10 %).**

L'ensemble de ces propositions techniques a permis de doubler l'offre globale (en kilomètres et beaucoup plus en nombre de services) en transport public par rapport aux lignes régulières et au TUM préexistants. Financièrement, cette offre supplémentaire



Le développement économique a provoqué une augmentation de population. Morez a dû s'étendre en gagnant les hauteurs, créant ainsi de nouveaux quartiers à peu de distance du centre, mais d'accès difficile, compte tenu de la dénivellation. Ici, la ZAC «sur le puits».

devrait être entièrement compensée par la vente des forfaits aux entreprises.

Convaincre les chefs d'entreprise et leurs ouvriers

La proposition technique élaborée, il s'agissait ensuite de convaincre les chefs d'entreprises de s'associer au multiramassage qui avait plusieurs avantages pour eux : le nouveau système ne leur coûtait pas plus cher que le précédent (encore que beaucoup n'avaient pas fait le calcul exact des charges impliquées par les ramassages en estafettes), il les mettait à l'abri des défections de leur personnel qui était aussi conducteur (maladies, retard, changement d'emploi) et leur ôtait un problème épineux dans leur gestion. Par contre, ils devaient modifier certains horaires de travail et surtout ils risquaient de perdre la souplesse du système des estafettes. C'est pour régler ces problèmes qu'a été recruté par le SIDA HJ un coordonnateur transport chargé de faire évoluer la coordination technique en fonction des demandes de modification et des nouveaux besoins exprimés tout au long de l'année par les entreprises (modifications d'horaires, modification de capacité, problèmes occasionnels comme les arrêts de travail con-

sécutifs aux coupures de courant fréquentes dans ce secteur, etc.).

Au départ, le système de base (coordination des horaires des entreprises) a demandé de très nombreux aller-retour, lors des négociations entre les entreprises et les chargés d'études du projet. Cette coordination d'horaires et l'assurance d'un minimum de souplesse ont été rendues possibles techniquement en assurant sur chaque itinéraire au moins deux services à chaque plage de desserte (matin, midi, début d'après-midi et soirée), décalés dans le temps (de 5 minutes à une heure).

Nécessité de définir un cadre contractuel entreprise-collectivité

Pour lancer cette opération, la collectivité devait avoir l'assurance que les entreprises ne retireraient pas leurs ouvriers de la nouvelle organisation en reprenant leur propre ramassage. De la même manière, les entreprises voulaient des garanties de bonne exécution du service pour adhérer au système. Un protocole d'accord a donc été négocié entre le SIDAHIJ et chaque entreprise ; il précise que l'entreprise confie l'organisation du ramassage de ses ouvriers à la collectivité locale.

Ces protocoles d'accord stipulent notamment que les services inclus dans le forfait mensuel comprennent, outre le transport quotidien (4 aller-retour), une adaptation aux éventuelles modifications d'horaires, moyennant évidemment une concertation. Il nous faut souligner que **ce sont les négociations sur les horaires**

Coût des cartes	4 km	4 à 6 km	6 à 10 km	+ 10 km
Mensuelles 4 trajets/jour	127 F	145 F	171 F	190 F
Mensuelles 2 trajets/jour	65 F	74 F	90 F	100 F
Coût des tickets				
— détail : 2,40 F				
— carnet de 20 : 36,00 F				
Tarif réduit de 50 % pour les carnets (familles nombreuses, personnes âgées).				

Tableau 1 : Tarifs au 1^{er} février 1981.

qui ont été les plus difficiles, et non celles sur les tarifs du ramassage (voir tableau 1).

A ce jour, une vingtaine d'entreprises ont adhéré au multiramassage ce qui dépasse nos prévisions et espérances initiales (une douzaine). Une seule entreprise, 12 personnes transportées, est revenue au système précédent après deux mois d'expérience.

Les effets de la crise économique

Malheureusement, l'équilibre financier qui se situe aux alentours de 450 forfaits mensuels n'est toujours pas atteint puisqu'un peu plus de 400 cartes seulement sont vendues chaque mois. En effet, si le nombre d'entreprises adhérentes augmente, leur effectif interne augmente beaucoup moins vite. Les industries moréziennes qui, jusqu'en 1979, avaient bien

résisté aux difficultés économiques, traversent aujourd'hui une période délicate. Il s'en suit des baisses d'effectifs, ce qui se répercute sur la demande de transport. Ainsi, une entreprise qui achetait 90 forfaits mensuels en novembre 1979, n'en prenait plus que 59 en juin 1980.

Dans cette conjoncture de récession les entreprises trouvent dans le multiramassage une souplesse dont elles n'avaient pas besoin il y a quelques années, mais que le système des estafettes n'aurait pas pu leur apporter.

Si certains chefs d'entreprises ont eu des difficultés à faire accepter à leur personnel ce nouveau mode de ramassage (certains ont même utilisé cet argument pour ne pas y adhérer), on peut considérer ces réticences aujourd'hui comme dépassées après un an d'expérimentation et un « apprentissage » de la population de Morez de ces modes de transports nouveaux pour elle. Si, effectivement, certains salariés ne sont plus ramassés devant leur porte et doivent parcourir quelques centaines de mètres entre l'arrêt du bus et l'entrée de l'usine, ils disposent maintenant d'un confort accru (sièges, chauffage) et d'une meilleure qualité de service (régularité, même en hiver, temps de trajets similaires ou inférieurs : certaines estafettes faisaient de grands détours pour aller chercher quelque salarié isolé).

Mais ces améliorations n'étaient pas évidentes a priori. Nous nous sommes heurtés à l'opposition des anciens chauffeurs d'estafettes qui ont perdu la prime qui leur était versée au titre du transport. Certains chefs d'entreprises, devant l'opposition de leur comité d'établissement, ont même demandé que l'on vienne présenter la nouvelle organisation et

Utilisation en complément aux heures creuses de deux véhicules pour les besoins péri-scolaires : ski, sorties, piscine, etc.



convaincre leur comité d'établissement. Après de nombreuses discussions, les représentants du personnel ont compris que si, dans l'organisation avec les estafettes, ils étaient bien transportés, leur famille et leur épouse ne bénéficiaient d'aucun transport. Par contre, avec la nouvelle organisation, on allait pouvoir accroître les services publics au moindre coût et permettre à leur famille de se déplacer en heure creuse pour aller faire des courses.

Les réticences surmontées, les salariés et toute la population sont venus à la nouvelle organisation. Certains salariés non transportés par leur entreprise ont demandé à acheter eux-mêmes un forfait mensuel, surtout en hiver. Une autre preuve de l'amélioration des services rendus est l'augmentation de 50 % des ventes de tickets urbains (utilisables sur tous les services et non plus sur le seul TUM). Les 10 000 habitants de l'agglomération de Morez disposent aujourd'hui d'un réseau de quatre lignes parcourues quotidiennement par 10 à 20 services.

Le nouveau système de multiramassage ouvre des perspectives nouvelles aux entreprises telles que les horaires variables et la journée continue qui sont restés jusqu'à aujourd'hui très peu répandus à Morez.

81 VOYAGES PAR HABITANT ET PAR AN

(Un usage des transports collectifs inhabituel pour une agglomération de 10 000 habitants)

	Zone de multiramassage (Morez + Morbier + Bellefontaine + Tancua + La Doye)	Zone du SIVOM multiramassage + lignes régulières coordonnées (idem + les Rousses + Bois d'Amont + Prémaman + Longchaumois)
Population	9 500 h	14 000 h
Distances parcourues par 11 véhicules	178 000 km/an	279 000 km/an
Km TC par habitant et par an	19 km/h/an	20 km/h/an
Nombre de voyages	81 voy/h/an	58 voy/h/an
Taux de couverture des dépenses/recettes (y compris frais d'étude et de coord. et recettes scolaires)	81 %	62 %
Matériel utilisé (non compris matériel de réserve)	3 véhicules urbains grande capacité PR 100 1 véhicule urbain 7 véhicules interurbains 55 places (type S 59 et E 7)	

UN RESULTAT FINANCIER ENCOURAGEANT

Déficit total de la période expérimentale hors subvention (5.11.79 au 25.12.80)	272 800 F
Déficit multiramassage/hab/an	38,30 F

La collectivité coordonnatrice et organisatrice

L'initiative de cette expérimentation revient au SIDA HJ et c'est lui qui en assure le risque financier (avec l'aide de la direction des Transports terrestres qui finance la moitié du déficit la première année). Il était donc logique

que le SIDA HJ soit inscrit au titre d'organisateur des nouveaux services au plan départemental des transports, étant bien entendu que la RDTJ reste inscrite pour ce qui concerne ses propres lignes régulières. C'est en raison de l'existence de ces droits que le SIDA HJ a confié la responsabilité de l'exploitation des nouveaux services à la RDTJ, tout en lui imposant d'affréter le transpor-

teur privé local afin de ne pas lui causer de préjudice.

Le recrutement du coordonnateur transport par le SIDA HJ est intervenu dès la phase d'étude et a été déterminant dans les négociations avec les chefs d'entreprises et les chefs d'établissements scolaires (qui eux aussi ont dû modifier quelques horaires), car ce recrutement exprimait la détermination d'aboutir à une solution et offrait une garantie de souplesse et de pérennité du système. Ce coordonnateur est techniquement la clé de voûte du multiramassage.

Une vingtaine d'entreprises ont adhéré au multiramassage, ce qui dépasse les prévisions et espérances initiales. Ici, rue de la République à Morez, le ramassage ouvrier à la sortie d'une entreprise.



Une convention originale

Une convention a été signée entre le SIDA HJ et la RDTJ pour l'exécution du multiramassage et la coordination avec les lignes régulières. Cette convention, d'une part, apporte une garantie financière au transporteur et, d'autre part, met dans un «pot commun» l'ensemble des charges qui sont ensuite réparties au prorata des kilomètres parcourus par chaque type de service (scolaires,

ouvriers, lignes régulières, TUM, péri-scolaires). La productivité de l'ensemble a ainsi été améliorée de 8 à 10 %, ce qui a bénéficié à la fois au multiramassage et aux lignes régulières. Le «pot commun» est aussi appliqué aux recettes, les excédents éventuels observés sur certains services étant reportés toujours au prorata des kilomètres parcourus sur les services non équilibrés.

Depuis la fin de la première période expérimentale (novembre 79-juillet 80), le multiramassage est entré dans une phase opérationnelle et le SIDAHIJ a laissé la place au SIVOM de Morez qui signe actuellement une nouvelle convention pour cinq ans avec la RDTJ et des contrats avec les entreprises pour une durée identique. Le SIVOM reprend évidemment à sa charge le coordonnateur transport.

En guise de conclusion, nous voudrions souligner que si le système mis en place présente de nombreuses similitudes avec un réseau urbain et suburbain, il a conservé comme spécificité le principal avantage des transports spécialisés : son adaptation de l'offre quasi immédiate à l'évolution de la demande et qui est, selon nous, l'une des principales raisons de succès dans la desserte d'une zone à faible densité.

Un PR 100 de la RDTJ sur la commune de Morbier.

réseaux actualités

Belfort : l'espoir renaît au réseau

Le Conseil d'Etat vient enfin de rendre son arrêt dans le contentieux opposant le Syndicat des transports à un groupe d'industriels qui refusaient de payer le versement-transport.

Le Conseil d'Etat a rejeté la requête en sursis à exécution présentée par ces industriels. A la suite de cette décision, et en attendant que le tribunal administratif de Besançon juge l'affaire sur le fond, les industriels récalcitrants devront acquitter le versement-transport qui représente aujourd'hui la somme de huit millions de francs due par une trentaine d'entreprises parmi les plus importantes du Territoire.

Bordeaux : les avantages du nouveau pont

La Communauté urbaine de Bordeaux a donné son accord au projet de construction d'un nouveau pont sur la Garonne, à hauteur du centre de Bordeaux. Cet ouvrage reliera l'esplanade des Quinconces au quartier de La Bastide. Il sera dimensionné pour accueillir un site propre pour les transports en commun qui se prolongera dans la voirie primaire créée sur la rive droite.

La construction du pont aura des conséquences bénéfiques pour les transports collectifs en raison de l'augmentation et de la diversification des franchissements du fleuve. Elle permettra notamment d'offrir aux habitants de la rive droite un accès rapide au centre-ville traditionnel et de nouvelles possibilités de correspondance.

Nantes : le plan SEMITAN 1981-1985

Le premier plan d'entreprise de la Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération nantaise a été publié en janvier dernier et tiré à 5 000 exemplaires.

Ce document, qui couvre une période de cinq années, a pour objectif de prolonger le contrat de développement 1977-1981, conclu avec le secrétariat d'état aux Transports, par lequel le SITPAN (Syndicat intercommunal des transports publics de l'agglomération nantaise) s'est engagé à augmenter de 7,9 MF en 1977 à 37,694 MF en 1982 la participation des communes aux charges du réseau. Ce dernier chiffre était fixé dans l'hypothèse d'un taux annuel d'inflation de 6 %. Actualisé en francs 1981, il correspond à 43,196 MF.

Le plan d'entreprise précise et explique les orientations retenues par l'autorité organisatrice et évalue leurs conséquences. De plus, il se doit d'être un instrument d'information et de dialogue avec le personnel de la SEMITAN.

Le SITPAN, qui a délégation des quatorze communes adhérentes pour l'organisation des transports en commun, et l'ensemble des élus de l'agglomération ont voulu et veulent faire du réseau de transports collectifs le pivot de leur politique urbaine. Pour être réalisé, le plan 1981-1985 demandera un effort de la part de tous :

- pour la SEMITAN, un effort de gestion rigoureuse et de dynamisme commercial,
- pour le SITPAN, un effort financier,
- au niveau des communes, le plan indique des efforts dans le domaine de l'organisation de la circulation dans les agglomérations afin de la rendre plus cohérente avec une politique de développement des transports en commun.

Nantes et Strasbourg : feu vert pour le tramway

M. Daniel Hoeffel, ministre des Transports, vient de prendre en considération les projets de tramway de Nantes et de Strasbourg, a annoncé le ministère le 12 février.

«La subvention de l'Etat pour ce type d'opération sera calculée à raison de 50 % pour l'infrastructure et les équipements pour les sections à l'air libre et de 40 % pour les sections en souterrain. Le ministre des Transports appor-

tera également une aide au développement et à l'industrialisation du matériel roulant commun à ces deux projets.

La réalisation de ce matériel permettra d'ouvrir de nouveaux débouchés à l'exportation pour l'industrie française du matériel ferroviaire».

Toulouse : opération «bus consigne»

Les transports en commun au service du commerce du centre ville... C'est ce que Toulouse a mis en place pour les fêtes de Noël 1980. Avec l'appui de la Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse, la SEMVAT a offert un service de consigne gratuite pour les achats en ville : «Faites vos achats les mains libres... CONSIGNE GRATUITE... du 13 au 31 décembre 1980». Pour cela, quatre autobus stationnaient sur les quatre places principales du centre commercial de la ville de 11 h 30 à 19 h 30. Ces emplacements avaient été réservés par arrêté municipal et matérialisés par des barrières.

Cette consigne avait été annoncée :

— par la Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse à tous les commerçants du centre-ville, en leur demandant d'afficher un auto-collant dans leur vitrine et de distribuer des petits prospectus à leurs clients,

— par la presse : émissions et interviews sur FR 3, FIT, Radio France, Radio Monte Carlo, Sud Radio et des articles dans la «Dépêche du Midi»,

— par des affiches, dans tous les autobus de la SEMVAT, sur les voussures.

Le nouveau service, vite connu du public et très bien perçu, n'a peut-être pas eu le succès que l'on attendait. Toutes les personnes interrogées, ainsi que celles qui l'ont utilisé, l'ont vivement apprécié. Néanmoins, l'élément le plus intéressant de cette opération est l'impact qu'elle a eu auprès des commerçants et du public en général.

Pour conclure, trois remarques sont à faire :

- L'aide de la Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse était nécessaire et même indispensable pour mener à bien cette opération.

- Parmi les quatre emplacements choisis, deux étaient situés aux principaux terminus du réseau. Ces deux consignes ont obtenu les résultats les moins satisfaisants.

- Cette opération peut cesser le 25 décembre : dès le 24 au soir, l'utilisation des consignes s'est pratiquement arrêtée.

La SEMVAT pense finalement que l'opération devra être renouvelée en 1981, car elle bénéficiera encore de l'impact qu'elle a eu en 1980. Il sera alors vraiment possible d'en apprécier l'efficacité.

Paris et sa région : enquête voyageurs

La RATP vient de procéder à un sondage auprès de quelque 130 000 voyageurs dans 56 sta-

tions du métro et dans l'ensemble des gares des lignes A et B du RER.

Cette enquête, réalisée chaque année au cours du premier trimestre, est destinée à actualiser certains indicateurs de trafic (parcours moyen, taux de correspondance, etc...) et de qualité de service. Ses résultats permettront également à la Régie de disposer d'une bonne connaissance des déplacements sur le RER avant le prolongement de la ligne B de Châtelet-les-Halles à Gare du Nord, dont la mise en service est prévue pour fin 1981.

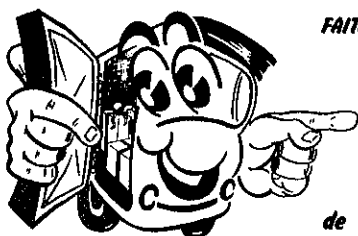
Versement-transport

Le taux du versement de transport de l'agglomération rouennaise est porté, au 1^{er} janvier 1981, de 0,70 % à 0,80 %. A compter du 1^{er} mars 1981, celui de l'agglomération de Bayonne passe de 0,60 % à 0,80 %.

Bruxelles : on ne fume plus dans le métro !

Depuis le 7 janvier, il est interdit de fumer dans les stations du métro bruxellois. Cette nouvelle réglementation a été décidée par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles afin d'accroître la sécurité dans le réseau souterrain, la sensibilisation à la lutte contre le tabagisme apparaissant comme une motivation complémentaire. Les voyageurs doivent désormais éteindre leurs cigarettes avant de passer le portillon d'accès aux quais. Des panneaux pictographiques d'interdiction de fumer sont apposés à hauteur des cendriers et des corbeilles à papier disposés dans les stations.

La direction de la STIB se déclare très satisfaite de la manière dont cette nouvelle mesure a été acceptée par les voyageurs qui en avaient été préalablement informés par des avis diffusés dans le métro à intervalles réguliers.



FAITES VOS ACHATS DE NOËL LES MAINS LIBRES

CONSIGNE GRATUITE

de 11 h 30 à 19 h 30 du 13 au 31 Décembre

4 bus SEMVAT vous attendent : PL ESQUIROL, PL du CAPITOLE, PL WILSON, Jne d'ARC (angle Rue de BAYARD-Bd. de STRASBOURG)
ATTENTION ! les paquets devront être retirés le jour où ils auront été déposés

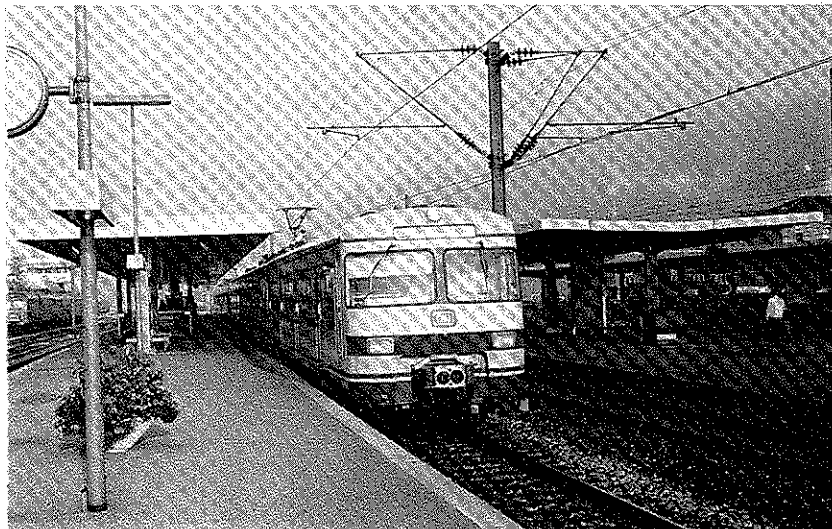
Stuttgart : des automobilistes heureux de prendre les transports publics

Sur l'initiative conjointe de l'Automobile Club (ADAC) Württemberg et du réseau de transport de l'agglomération de Stuttgart (VVS), 786 automobilistes ont testé l'ensemble des moyens de transports publics de la région pendant un mois entier au cours du printemps 1980. Le suivi de cette expérience a démontré que plus de 55 % d'entre eux ont définitivement opté pour le train, le tramway ou l'autobus pour leurs trajets domicile-travail et continuent encore à les emprunter, en laissant leur voiture au garage. De plus, l'attitude de la majorité des participants vis-à-vis des transports en commun a changé d'une façon positive.

Un autre aspect intéressant ressortant de l'enquête qui a accompagné l'expérience, est la catégorie socio-professionnelle des participants; une catégorie à revenus moyens ou supérieurs. En effet, en Allemagne Fédérale, cette catégorie s'intéresse de plus en plus aux possibilités offertes par les transports collectifs alors que, pour les personnes à revenus plus modestes, le transport public constitue de moins en moins un moyen de déplacement privilégié.

Une partie des automobilistes est donc manifestement prête à se laisser convaincre par certains arguments, notamment économiques, et constitue, par conséquent, une clientèle potentielle importante. Cette constatation démontre l'utilité d'une information bien faite, adaptée à la clientèle que l'on veut attirer vers les transports publics, à condition, bien entendu, que les services offerts soient déjà suffisamment attractifs pour constituer une alternative valable à l'usage de l'automobile.

Les avantages des transports publics par rapport à la voiture particulière énumérés par les deux tiers des participants sont en premier lieu le coût d'utilisation moins élevé et, ensuite, le fait de pouvoir se déplacer l'esprit libre, sans soucis. Côté négatif, un tiers des automobilistes ont stigmatisé les temps de trajets plus longs et les fréquences insuffisantes en dehors des heures de pointe. Cependant, dans l'ensemble, les participants se sont ren-



Le «S-Bahn» (train rapide de banlieue) de Stuttgart qui pénètre dans la ville et, par endroits, la traverse.

du compte qu'entre la voiture et le train, c'est finalement ce dernier qui est plus rapide, alors qu'avant l'expérience les automobilistes considéraient tous que les transports publics ne pouvaient jamais concurrencer valablement l'automobile sur ce terrain.

Le tramway et l'autobus sont considérés comme moins attractifs, car moins rapides et moins fiables. D'où la conclusion tirée par le réseau de transport de Stuttgart qu'il était urgent de remplacer le tramway par un métro et d'installer de plus en plus de sites propres pour les autobus.

En laissant leur voiture au garage, les possibilités de déplacement des autres membres de la famille des participants se sont accrues. Un tiers de ceux-ci ont utilisé la voiture pour les déplacements loisirs et achats, tandis que les autres ont continué à emprunter les transports collectifs, comme auparavant. L'expérience a donc montré que l'on peut parfaitement perdre d'un côté une clientèle «heures creuses», en gagnant de l'autre une clientèle «heures de pointe», ce qui n'est évidemment pas le but de l'opération. Là encore, le réseau a tiré les leçons de cette expérience en décidant d'intensifier l'information auprès de ceux qui utilisent les transports collectifs pour leurs déplacements loisirs et achats.

La bonne collaboration avec l'Automobile Club est à souligner, ce qui démontre bien la complémentarité des moyens de transports publics et privés.

(Bus + Bahn)

Le parc des transports urbains en Allemagne Fédérale

Au 31 décembre 1979, le parc des véhicules de transports urbains en Allemagne Fédérale était le suivant :

- Tramways — 3 337 motrices et 1 138 remorques
- Métros/métros légers — 2 226 véhicules
- Trolleybus — 109 véhicules
- Autobus — 15 708 véhicules, se décomposant comme suit :
 - autobus standard urbains : 9 542
 - autobus standard interurbains : 1 302
 - autres types : 1 332
 - autobus articulés : 2 274
 - autobus à demi-étage : 85
 - autobus à étage : 1 173

(Stadtverkehr, 11-12/1980)

La loi sur le travail à temps partiel

Daniel DUCHATEL

Le développement du travail à temps partiel se heurte actuellement à des raisons qui tiennent à la fois à l'organisation du travail mais aussi au mode de financement de la protection sociale. Et pourtant, la demande potentielle de travail à temps partiel est bien réelle : elle concerne les étudiants, les travailleurs âgés, les femmes qui veulent mieux concilier la vie professionnelle avec leur vie familiale.

Le travail à temps partiel est moins répandu en France, où il ne représente que 5,7 %, que dans la plupart des pays européens : pour l'ensemble de la Communauté européenne il se situe à 9,3 %, en Grande-Bretagne à 17,7 % ou au Danemark à 18 %. Dans le domaine des transports urbains, un premier sondage, effectué à la fin de l'année 1979, donnait comme résultat que 0,72 % des salariés travaillaient à temps partiel ; un second sondage au 1^{er} juillet 1980 indiquait 1 %, ce qui semble traduire une évolution de ce mode de travail. Dans les transports interurbains le pourcentage est plus élevé : 7,1 %.

Ainsi, un projet de loi sur le travail à temps partiel est adopté par le Conseil des ministres du 24 septembre 1980, puis déposé sur le bureau du Sénat et examiné selon la procédure d'urgence le 5 novembre 1980. Un certain nombre d'amendements au projet initial sont apportés. Le 26 novembre, le projet est étudié par l'Assemblée nationale. Les divergences apparaissent. Le Sénat est conduit à revoir le texte une nouvelle fois après l'Assemblée nationale, sur un texte élaboré par une Commission mixte paritaire. La loi est adoptée au cours de la séance du 17 décembre 1980.

Cette nouvelle loi assouplit les dispositions de celle du 27 décembre 1973 en donnant une place importante au travail à temps partiel : elle modifie les articles L 212-4-2 à L 212-4-5 qui régissaient le travail à temps réduit (voir tableau) :

Le cadre de la nouvelle articulation du Code du travail

Ancienne articulation des textes	Nouvelle articulation des textes
<i>LIVRE II : Réglementation du travail - Titre premier : conditions de travail.</i>	
Chapitre II Durée du travail Section I	Chapitre II Durée du travail Section I : Dispositions générales
§ 1 Dispositions générales Art. L 212-1 à L 212-3	Art. L 212-1 à L 212-3
§ 2 Aménagement du temps de travail Art. L 212-4-1 à L 212-4-4	Section II : Aménagement du temps de travail Art. L 212-4-2 à L 212-4-5

Avec cette loi on innove :

- le contrat de travail à temps partiel garantit une durée hebdomadaire de travail, mais aussi le régime des heures complémentaires qui constituent une notion inédite ;
- les instances représentatives seront informées de la création. La rémunération sera proportionnelle à celle des travailleurs à temps complet. Un droit prioritaire d'accès aux emplois à temps complet ainsi que le droit symétrique pour les emplois à temps partiel existent. Un abattement jouera pour la détermination de l'assiette des cotisations de sécurité sociale.

Un chef d'entreprise décide de créer des emplois à temps partiel

La définition et la notion de travail à temps partiel

L'article L 212-4-2 définit le travail à temps partiel comme celui dont la durée est inférieure soit à

la durée normale de travail de l'établissement, ou de l'atelier, soit à la durée légale. Cette définition est extrêmement large et il n'est fait référence ni à un nombre minimal d'heures, ni à un maximum.

De fait, il existe un plancher minimal qui est celui de la Sécurité sociale : 200 heures de travail par trimestre, ce qui correspond à 16 h 30 par semaine. L'assurance personnelle peut aussi combler cette lacune lorsque le nombre d'heures de travail effectuées est inférieur à 16 h 30 ; les cotisations sont parfois prises en charge par les Caisses d'allocations familiales ou l'aide sociale.

Un plafond n'est pas fixé par le texte puisque le travail à temps partiel est le résultat d'un libre choix du salarié. Seule la durée légale de travail constitue un seuil à ne pas franchir.

Les formalités préalables

La mise en œuvre suppose au préalable d'avoir recueilli l'avis du Comité d'entreprise ou, à défaut, celui des délégués du personnel.

La concertation est donc la règle en la matière. Les membres du comité d'entreprise, comme les délégués du personnel, ne seront pas seulement informés des intentions de l'employeur. Ils émettront un avis qui fera l'objet d'une transmission dans un délai de 15 jours à l'autorité administrative compétente : l'Inspecteur du travail. Cette communication a nécessairement des effets très limités : l'Inspecteur du travail n'a pas de pouvoir de contrôle sur les créations de postes de travail à temps partiel.

Quel personnel concerné ?

Le principe de base est le libre choix : les emplois seront proposés aux salariés de l'établissement, ou de l'entreprise, avant d'être offerts aux demandeurs d'emploi (article L 212-4-2 du Code du travail). Cette idée est reprise à l'article L 212-4-5 (le dernier du texte) qui institue une priorité pour l'attribution de l'emploi relevant de la même catégorie professionnelle au profit des salariés à temps complet qui souhaitent occuper ou reprendre un emploi à temps partiel dans la même entreprise. Mais la symétrie du régime de priorité existe aussi dans l'autre sens : les salariés à temps partiel qui désirent occuper (ou reprendre) un emploi à temps complet bénéficient d'une priorité.

Il ressort du texte que les salariés de l'entreprise qui crée de nouveaux emplois de travail à temps partiel sont libres de les accepter ou de les refuser. Cet aménagement du temps de travail ne s'adresse qu'à des salariés volontaires ou à des demandeurs d'emploi qui acceptent les termes spécifiques du contrat que nous allons examiner maintenant.

Le contrat de travail à temps partiel

La forme

«Le contrat de travail des salariés à temps partiel est un contrat écrit» énonce l'article L 212-4-3. Il s'agit là d'une garantie importante pour les salariés, d'autant plus que la loi fixe le contenu.

Le contenu

Dans le contrat devra figurer la durée hebdomadaire de travail ainsi que les conditions dans lesquelles sa répartition est établie. Cette disposition suppose que le contrat comporte toutes les périodes de l'année pendant lesquelles le salarié aura des horaires hebdomadaires variables.

Cependant, cette difficulté est tempérée par la possibilité de faire effectuer par le salarié à temps partiel des heures complémentaires au-delà du temps de travail régulier prévu par le contrat et dans le cadre déterminé par un éventuel accord collectif à ce sujet. Autrement dit, les partenaires sociaux seront amenés à définir les limites maximales des heures complémentaires obligatoires qui seront réalisées. Le texte de l'article L 212-4-3 présente une caractéristique : «le refus d'effectuer les heures complémentaires proposées par l'employeur au-delà des limites fixées par le contrat [de travail] ne constitue pas une faute ou un motif de licenciement». Pour les salariés à temps complet, la jurisprudence admet que le refus d'effectuer des heures supplémentaires peut entraîner le licenciement ; pour les travailleurs à temps partiel, la solution est inverse : le refus ne saurait entraîner le licenciement.

Il faut préciser aussi que la durée totale de travail des salariés

à temps partiel, heures complémentaires comprises, ne peut excéder la durée légale de travail, ni la durée normale de l'horaire propre à l'établissement. Cette disposition évite qu'ils ne fassent des heures complémentaires sans limite et, avec cette remarque, nous abordons déjà le régime juridique du contrat de travail à temps partiel.

Le régime juridique du contrat de travail à temps partiel

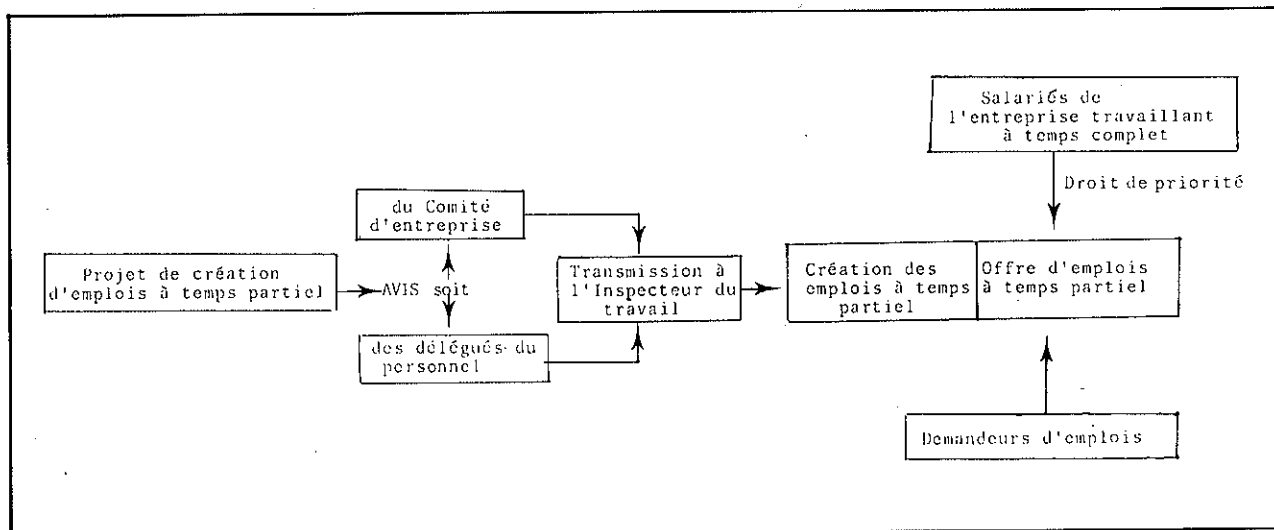
Le principe d'une égalité de régime

L'article L 212-4-2, en son deuxième alinéa, stipule que «les salariés employés à temps partiel bénéficient des droits accordés par la loi et les conventions collectives aux salariés occupés à temps complet, sous réserve d'adaptation éventuellement prévue par un accord collectif en ce qui concerne les droits conventionnels».

Ainsi le principe d'une égalité de régime est à appliquer intégralement. Cependant, pour les droits qui n'ont pas une traduction financière totale ou partielle, nous risquons des incertitudes ; la loi s'en remet à la voie de l'accord collectif.

La rémunération

La rémunération du travailleur à temps partiel est fonction de la durée du travail effectuée et de son ancienneté dans l'entreprise. Elle est proportionnelle à celle du salarié qui, à qualification égale, occupe à temps complet un emploi équivalent dans l'établissement.



sement. Ainsi rapportée à l'heure, la rémunération du travailleur à temps partiel est au moins identique à celle d'un salarié à temps complet ayant le même emploi.

Droits liés à l'ancienneté

Pour la détermination des droits liés à l'ancienneté, la durée de celle-ci est décomptée pour les salariés employés à temps partiel comme s'ils avaient été occupés à temps complet» (Art. 212-4-2, 4ème alinéa). La référence à la rémunération du travailleur à temps complet risque de n'être pas toujours possible. Dans certains secteurs professionnels, le poste créé risque de ne pas avoir d'équivalents, notamment en ce qui concerne la qualification.

Indemnités de licenciement et de départ à la retraite

Elles seront calculées proportionnellement aux périodes d'emploi à temps partiel et à temps plein. Par exemple, le salarié qui aura travaillé à temps complet pendant la moitié de sa carrière et à temps partiel durant l'autre moitié, ne percevra que les trois quarts des indemnités qui seraient versées à un salarié ayant toujours travaillé à temps complet.

La modulation des seuils de la législation du travail

Un décret en Conseil d'Etat

déterminera les conditions dans lesquelles les salariés à temps partiel seront pris en compte dans l'effectif du personnel des entreprises dont ils relèvent pour la détermination des seuils concernant les règles de la législation du travail.

Signalons que la question de la détermination des seuils financiers et sociaux a suscité des controverses dans les projets et les propositions d'amendements. S'en remettre à la parution d'un décret en Conseil d'Etat dans un délai de six mois constitue une sorte d'arbitrage. Ainsi, dans le texte du Gouvernement, tous les seuils prévus par la législation du travail étaient visés, à l'exception de ceux fixant la représentation du personnel et l'exercice des droits syndicaux. Dans le texte du Sénat, les seuils sociaux eux-mêmes sont modulés, le travailleur à temps partiel n'étant compté que pour le poste qu'il occupe.

Pour l'application des dispositions relatives à la représentation du personnel et à l'exercice des droits syndicaux, l'article L 212-4-4 précise que : «l'effectif des salariés est calculé en divisant la masse totale des horaires inscrits dans les contrats de travail des salariés de l'entreprise par la durée légale du travail ou la durée normale si celle-ci lui est inférieure».

L'article 2 quater de la loi per-

mettra de moduler les seuils d'effectifs résultant de législations autres que celle du travail au moyen du décret pris en Conseil d'Etat. Il s'agira d'apporter des modulations pour les seuils applicables au versement transport, à la participation des employeurs à l'effort de construction et à la périodicité de versement des cotisations de sécurité sociale.

Travail à temps partiel et assiette des cotisations de Sécurité sociale

L'article 3 de la loi institue un abattement de l'assiette salariale des cotisations patronales dues pour les salariés à temps partiel. Ainsi, elles ne seront pas supérieures à celles acquittées pour les salariés à temps complet, à durée de travail identique. L'abattement est pratiqué à titre provisionnel par l'employeur à chaque échéance. Une régularisation interviendra en fin d'exercice.

Le bénéfice de l'abattement est supprimé pour les travailleurs à temps partiel qui, par le jeu des heures complémentaires, réaliseront une durée hebdomadaire égale à la durée normale du travail dans l'entreprise ou l'établissement. Ces dernières dispositions, ainsi que les précédentes, seront précisées par un arrêté du ministre de la Sécurité sociale. ■

Chronique sociale

L'histoire de Monsieur K.

Monsieur K. subit un accident du travail le 3 juin 1977. Le médecin lui prescrit un arrêt de son activité professionnelle pendant trente jours. Lors de la visite où le médecin traitant devait remettre à Monsieur K. un certificat de reprise, le docteur lui donne une prolongation d'arrêt d'une durée d'un mois, soit jusqu'au 2 août.

Quelques jours avant cette date, Monsieur K. se sent en pleine capacité de ses moyens pour assurer à nouveau son travail et se présente à son entreprise pour y reprendre son emploi. Mais le salarié ne peut produire le

certificat médical de reprise et l'employeur, ne pouvant engager de la sorte la responsabilité de la société, s'oppose à ce qu'il reprenne son activité. Monsieur K. ne comprend plus : on le refuse, lui qui plein de bonne volonté voulait écourter ce congé maladie trop long à son goût. Il croit à son licenciement et, à l'expiration de la période de repos, ne revient pas à l'entreprise. L'affaire va devant les tribunaux... La Cour de cassation statue ; elle donne raison à l'employeur qui était fondé, en l'absence du certificat médical, à s'opposer à la reprise prématurée du travail. Monsieur K. a eu tort, dit-elle, de croire qu'il était licencié et il aurait dû reprendre son travail à la date normale d'expira-

tion de la période de repos médicalement fixée (Cass. soc. 3 oct. 1980 K. contre/Sté F.).

Triste histoire pour Monsieur K. Décision paradoxale pour la Cour de cassation ? Les employeurs ne se plaignent-ils pas fréquemment de la longueur des repos octroyés par les médecins ?

Cette histoire illustre, une fois de plus, que la méconnaissance du droit entraîne souvent de graves méprises mais un adage ne dit-il pas que nul n'est censé ignorer la loi ? ■

action transport

handicapés

Réglementation et réalisations

La loi d'orientation de 1975 sur les personnes handicapées contient un certain nombre de textes concernant l'accessibilité des transports publics pour les handicapés, textes précisés par une réglementation qui fait l'objet de l'article publié page 27.

Un recensement des réalisations françaises de transport par services spéciaux est également présenté, ainsi que leur financement.

L'UTPUR rencontre le Bureau du GART

Le Comité de direction de l'UTPUR a été reçu, le 24 février, par le Bureau du Groupement des autorités responsables de transports (GART), présidé par M. J. Lagarde, maire de Lorient.

Cette rencontre était le premier contact officiel entre le GART et l'UTPUR.

La réunion a été consacrée à la présentation de chacun des deux organismes, à l'exposé de leur mission et à l'examen des conditions dans lesquelles les différents problèmes d'intérêt commun touchant à l'organisation et à l'exploitation des transports urbains pourraient être étudiés. Le principe de séances de travail communes a été retenu.

Un décret du 9 décembre 1978, paru au Journal Officiel du 16 décembre de la même année, donne

obligation, dans un délai de trois ans à compter de sa publication, d'établir des programmes d'aménagement des services réguliers de transport collectif de voyageurs, publics ou privés, et des installations ouvertes au public des services de transport de marchandises par chemin de fer.

A l'heure actuelle, aucun de ces programmes n'a encore été mis au point, bien que certaines villes se soient déjà préoccupées du transport des personnes handicapées. Parmi les différentes solutions possibles, toutes ces villes ont choisi l'organisation de services spéciaux qui semblent, dans l'immédiat, se heurter à moins de contraintes que l'adaptation des services réguliers. Il ne s'agit pas d'une solution idéale mais d'un système qui, néanmoins, rend de grands services aux personnes handicapées et contribue à leur intégration sociale prévue par la loi d'orientation.



TRANS-BEAUCE : la réussite de toute une région

En l'absence de liaison ferroviaire ou routière continue et directe entre Dreux, Chartres et Orléans, le Conseil régional du Centre vient de créer une ligne «express» régionale de grande qualité, le Trans-Beauce. Entreprise à vocation sociale, le Trans-Beauce constitue la première étape dans la mise en place d'un réseau qui desservira l'ensemble du département d'Eure-et-Loir.



Le 15 février, le Trans-Beauce est entré en service. Une date à marquer d'une pierre blanche non seulement pour la région Centre, mais aussi pour la France toute entière. Pour la première fois, la dynamique d'une région n'est plus un vain mot mais une réalité des plus brillantes.

L'initiative qu'ont su prendre les élus de la région Centre du département de l'Eure-et-Loir n'a, en effet, pas de précédent national. En adaptant la technique moderne à la réalité de leur région, ils ont su concevoir un moyen de transport collectif pratique et bon marché, qualités qui, dans le passé, étaient réservées aux réalisations des grandes métropoles.

L'objectif des élus était clair : donner à la région une structure de transport accessible au plus grand nombre et dotée d'un matériel confortable sans, pour ce faire, ruiner le budget de la col-

Deux autocars Renault grand tourisme, jaune et ocre, équipés de sièges inclinables à têtes, aérateurs individuels, spots de lecture, sonorisation, toilettes, etc., sont affectés à la ligne du Trans-Beauce. Ils assurent la liaison Dreux-Chartres en 35 mn et Chartres-Orléans en 1 h 10, à raison respectivement de 8 à 2 aller et retour par jour. Dans le cadre du plan de restructuration des transports d'Eure-et-Loir et du Loiret, les autres lignes, en cours de création, seront desservies par des autocars Renault S 57 ou S 53 R, selon la longueur des trajets.

lectivité ou des usagers. Dans ce but, ils ont associé à la mise en place d'une desserte régulière et efficace par autocars : les Courriers beaucerons et la TREC — deux sociétés qui possèdent toute l'expérience nécessaire dans le domaine du transport — l'assistance technique de la Générale de transport et d'industrie (GTI) qui a apporté son savoir-faire pour le lancement et le suivi commercial. Les résultats sont là : jamais transport collectif n'a su appréhender la réalité régionale comme le Trans-Beauce va le faire et les chiffres parleront d'eux-mêmes.

Cette alliance entre les collectivités et deux sociétés privées de

la région débouche naturellement sur une politique commerciale vivante et dynamique. Première conséquence : les tarifs du Trans-Beauce, par le biais de cartes mensuelles au nombre illimité de voyages — la «carte d'or» — et d'autres facilités répondent à la vocation sociale de cette entreprise. Et les choses n'en resteront pas là : le dialogue sera établi avec les usagers afin d'apporter des modifications au service si le besoin s'en fait sentir. Déjà, la signalisation des autocars et des arrêts, symbolisée par un «A», a été conçue dans un souci de clarté et de modernité. Des abris pour attendre le car rendront aussi le voyage plus agréable.

La promotion du Trans-Beauce et de son réseau doit aider l'usager à se familiariser avec ce nouveau moyen de transport mis à sa disposition. Le Trans-Beauce n'est d'ailleurs que la première étape dans la mise en place d'un réseau qui desservira l'ensemble du département de l'Eure-et-Loir.

TARIFS	Chartres-Dreux	Chartres-Orléans
Carte d'or mensuelle	300 F	600 F
Carte 10 voyages	110 F	220 F
Billet 1 voyage	17 F	35 F

«L'opération» Trans-Beauce vient de prouver que la modernité et l'efficacité sont à la portée des projets à vocation départementale.

Ile-de-France

CREATION DU TRANS-BEAUCE LIAISON «EXPRESS» REGIONALE

Le 1^{er} décembre 1980, le Conseil général d'Eure-et-Loir a adopté un schéma de transports collectifs de personnes à courte et moyenne distance du département.

Pour remédier à l'absence de liaison directe et continue, ferroviaire ou routière, entre Dreux, Chartres et Orléans, le Conseil régional de la région Centre a décidé de créer un service routier de très bonne qualité sur cet itinéraire et de participer financièrement à cette réalisation qui a été inscrite au schéma régional de transports.

Le département d'Eure-et-Loir, désigné comme maître de l'ouvrage, ayant inscrit ce service dans le schéma de transports collectifs de personnes du département, les transporteurs exploitant des services omnibus sur l'itinéraire déterminé ne s'étant pas opposés à la création de la relation directe Dreux-Chartres-Orléans, le comité des contestations du Conseil supérieur des transports a, par délibération du 3 février 1981, émis l'avis :

«Qu'il y a lieu d'autoriser la création d'une liaison «express» régionale Dreux-Chartres-Orléans, dénommée Trans-Beauce, empruntant la nationale 154 de Dreux à Allaines et l'Autoroute A 10 entre Allaines et Orléans».

Création d'un titre unique de transport

M. Lucien Lanier, préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, a adressé aux assemblées régionales un mémoire dans lequel il présente les conclusions de l'étude menée par la SNCF sur la création d'un titre unique de transport. Ce nouvel abonnement mensuel concerne les habitants de la région d'Ile-de-France situés à l'extérieur du périmètre des «transports parisiens» qui correspond au secteur d'utilisation de la carte orange.

Ce titre unique offrira deux avantages : une simplification matérielle; la possibilité d'effectuer un nombre illimité de voyages sur une ligne déterminée de la SNCF entre une gare d'origine et Paris et de bénéficier, dans le centre de l'agglomération, des mêmes prestations que la carte orange «zones 1 et 2». Ce nouveau titre de transport sera appliqué dans la zone où la SNCF accorde des cartes hebdomadaires de travail bénéficiant d'une subvention de l'Etat, soit jusqu'à 75 km de Paris (1).

La tarification envisagée serait de : 260 F/mois, entre 40 et 49 km, de 280 F/mois, entre 50 et 59 km et de 295 F/mois, entre 60 et 75 km. Ce système pourrait être étendu au-delà de la zone de 75 km : la Région ou les départements devraient alors payer le coût supplémentaire évalué à 290 000 F par an pour un tarif usager qui serait de 310 F par mois pour le secteur compris entre 76 km de Paris et les limites régionales.

Selon M. Lanier, une tarification plus avantageuse pour les voyageurs pourrait être envisagée sur tout le territoire régional situé en dehors de la zone de la carte orange si les départements concernés (Seine-et-Marne, Yvelines, Val-d'Oise, Essonne) acceptaient de prendre en charge le coût de cette réduction qui serait d'environ 20 F par mois.

(1) «La lettre du ministre des Transports» (N° 30 -31 janvier 1981) précise que ce titre unique de transport va être mis en place au début du mois d'avril prochain.

Haut-Jura

Opération pilote de multiramassage à Morez

La dégradation des services publics dans les régions rurales à faible densité, et notamment des transports collectifs, n'est pas inéluctable. Une volonté politique des élus, une attitude constructive des différents agents socio-économiques et quelques idées peuvent renverser les tendances actuelles.

Les trois expérimentations de transports collectifs engagées par le Syndicat intercommunal pour le développement et l'aménagement du Haut-Jura (SIDAHJ), avec le concours de la CGFTE, illustrent bien les alternatives possibles et les grandes orientations qui peuvent contribuer à la relance des transports publics en milieu rural.

L'article publié page 14 présente le cadre général de ces expérimentations et la première d'entre elles qui s'apparente à un multiramassage.

Il s'agit d'une opération pilote autour de l'agglomération de Morez (10 000 habitants) de coordination de services réguliers et de services spéciaux de ramassage (ouvrier et scolaire), ces derniers étant regroupés et ouverts à tous dans la limite des places disponibles.

Cette nouvelle organisation a permis d'instaurer une tarification unique, de doubler l'offre en kilomètres et d'accroître la productivité des services. En effet, le nombre d'itinéraires a été réduit considérablement, des véhicules

de plus grande capacité sont maintenant utilisés (qui assurent, en outre, des services péri-scolaires en heures creuses) et une coordination technique concernant les véhicules, les tours des conducteurs et la limitation des attentes et «haut le pied» a permis d'intégrer non seulement tous les services de multiramassage, mais aussi les quatre lignes régulières existantes.

Financièrement, cette offre supplémentaire devrait être entièrement compensée par la vente des forfaits aux entreprises : forfaits mensuels 4 trajets par jour et forfaits 2 trajets, dont les prix varient suivant la distance parcourue.

Usagers et transports

- Priorité absolue aux transports publics par rapport à l'automobile
- Extension du versement-transport
- Arrêt complet du programme autoroutier et transfert des crédits correspondants aux transports publics
- Arrêt des transferts sur route des services ferroviaires
- Priorité absolue de l'autobus sur tout son parcours en ville
- Des tramways pour la région parisienne et les autres grandes villes françaises
- Des plans de transports tous modes en remplacement des plans de circulation principalement concernés par la circulation automobile.

C'est ainsi que pourrait se résumer la position prise par la FNAUT lors de son dernier congrès en 1980 et précisée par son président, Maurice-Henri Plantier, dans l'interview qu'il a accordée ce mois-ci à Transport public*.

Pour rendre la ville aux habitants, pour instaurer l'égalité d'accès au transport, pour économiser une énergie devenue chère avant de devenir rare et pour améliorer l'environnement en général, il préconise une priorité nationale et locale absolue pour les transports collectifs et une restriction d'usage de la voiture particulière. La Fédération nationale des associations d'usagers des transports n'est pas hostile à l'automobile en tant que telle, mais à son usage abusif, surtout en ville, et à sa position dominante partout sur le territoire, où l'essentiel des crédits transports lui est consacré.

Il est bien connu que le taux de motorisation des ménages en France est relativement élevé : 68 % des ménages possèdent au moins une voiture et 15 % possèdent deux voitures ou plus. Or, par le jeu des usages exclusifs, du manque de permis de conduire dans une famille, de l'âge des personnes, etc., deux Français sur trois n'ont pas d'autre moyen de déplacement que le transport public, souvent absent, ou du moins insuffisant, surtout en zone périphérique urbaine et rurale. La FNAUT est bien consciente qu'il n'est pas possible de faire rouler des autobus sur toutes les routes de France. Pour des raisons de rentabilité, de trafic et même d'énergie. Il n'en reste pas moins que des solutions de

rechange existent et sont maintenant bien rodées. Le problème n'est donc plus technique, mais exclusivement politique. C'est la raison pour laquelle la Fédération des usagers intervient en même temps auprès des élus nationaux

et locaux et auprès des usagers et non-usagers eux-mêmes, car «l'esprit t.c.» est loin d'avoir soufflé partout.

* Voir article page 8 de ce numéro.

flash social

Salaires à la RATP pour l'exercice 1980 :

Date d'effet	Evolution en pourcentage
1/3/80	+ 3 %
1/5/80	+ 2,25 %
1/7/80	+ 4,25 %
1/10/80	+ 1,25 %
1/11/80	+ 2,25 %
1/1/81	+ 0,7 %
Total des mesures pour l'exercice	+ 13,7 %

Augmentations des salaires à la SNCF pour l'exercice 1980

Date d'effet	Valeur du traitement au point 100	Indemnité de résidence (avant-dernière zone)	Evolution en pourcentage
1/3/80	1 318,08	207,72	+ 2,5 %
1/4/80	1 340,58	211,27	+ 4,25 %
1/6/80	1 369,52	215,83	+ 6,5 %
1/9/80	1 408,09	221,91	+ 9,5 %
1/11/80	1 424,81	224,54	+ 10,8 %
1/12/80	1 482,52	217,36 (1)	+ 14,2 %

(1) Ce montant plus faible résulte de l'intégration d'une partie de l'indemnité de résidence dans la valeur du point 100

La responsabilité du transporteur

La responsabilité d'un transporteur de personnes est fonction de la liberté de mouvement du voyageur pendant l'exécution du contrat. Celle-là est d'autant moins importante que celle-ci est plus marquée.

C'est dans une affaire de transport maritime, à propos d'une clause de compétence, que pour la première fois, en 1911, la Cour de Cassation reconnut que «l'exécution du contrat de transport comporte, pour le transporteur, l'obligation de conduire sain et sauf le voyageur à destination». Ainsi est née une obligation contractuelle.

Depuis, ce principe a été appliqué à tous les transports et a comporté certaines conséquences : dans les obligations contractuelles, la preuve, en cas d'inexécution, n'incombe pas au demandeur qui se plaint de cette inexécution. C'est au débiteur de prouver qu'elle provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. C'est donc sur l'article 1147 du Code civil que les transporteurs se basent pour dégager leur responsabilité en cas d'accident à bord des véhicules.

Portée du principe de l'obligation contractuelle

L'obligation contractuelle de sécurité existe au bénéfice des cocontractants des voituriers. C'est pour les voyageurs qu'elle a été créée à l'origine. Aussi a-t-on pensé pendant longtemps que la famille du voyageur ne pouvait pas invoquer le contrat de transport pour réclamer réparation du dommage que leur avait causé personnellement la mort de leur parent. Une telle action était fondée sur les articles 1382 et suivants.

Mais, en fait, la Cour de Cassation a jugé que les proches parents et alliés du défunt pouvaient exciper à titre personnel du contrat de transport parce que,

lors de la conclusion du contrat, le voyageur était censé avoir stipulé en leur faveur. D'après cette thèse, le transporteur promet donc la sécurité du voyageur, non seulement à lui-même mais aussi à ses parents et alliés.

Contenu et portée de l'obligation du transporteur

La jurisprudence qui a fondé la responsabilité du transporteur sur le contrat s'est en même temps fixée sur une solution sévère pour tous les transporteurs. Ils ne sont pas seulement tenus d'une obligation de moyens : obligation de prendre des mesures pour assurer la sécurité du voyageur. Ils doivent également assurer la sécurité des voyageurs par une obligation de résultat.

Les causes libératoires du transporteur

L'exonération de responsabilité du transporteur est fonction de l'obligation contractuelle ou légale qui pèse sur lui. En fait, en cas de décès, sa faute doit être établie par la victime ou ses ayants droit.

Par contre, pendant l'exécution du contrat de transport, c'est-à-dire entre le moment où le voyageur commence à monter dans le véhicule et celui où il achève d'en descendre, le transporteur est tenu d'une obligation de résultat. Une présomption de responsabilité pèse sur lui. Il lui faut, pour s'en libérer, établir que le dommage est dû exclusivement à telle cause étrangère, à tel fait déterminé qui ne peut lui être imputé.

La force majeure

La force majeure libère le voiturier lorsqu'elle est la cause exclusive de l'accident : l'affaissement d'un pont par suite d'une crue soudaine constitue un cas de force majeure, dont le transporteur ne répond pas.



Le fait et la faute d'un tiers

C'est un événement qui libère le transporteur lorsqu'il présente les traits de la force majeure, lorsqu'il est imprévisible et inévitable : la collision due à la faute du conducteur de l'autre véhicule libère le transporteur (Trib. de Grande instance Toulouse : SEM-VAT contre société les Travaux languedociens - 7 mai 1980).

Par contre, il a été jugé que l'accident dû à l'effondrement du bord de la route qu'empruntait l'autocar ne constitue pas un cas de force majeure, cette route ayant été plusieurs fois parcourue par le conducteur qui devait connaître sa fragilité (Cass. Civ. 1ère - 8 février 1960). Il en est de même de l'accident dû à l'éclatement d'un pneu (Cass. Civ. - 10 février 1966).

D'une manière générale, pour dégager la responsabilité du transporteur en cas d'accident, il suffit que l'événement soit imprévisible et insurmontable par rapport au transporteur dans les circonstances concrètes de la cause. Les mêmes événements donnent lieu à des solutions différentes suivant les cas. Les arrêts libèrent le transporteur lorsqu'ils

relèvent que le fait ou la faute du tiers était imprévisible et insurmontable. Il a été notamment jugé qu'un brusque coup de frein, pour éviter une collision due à la faute du conducteur de l'autre véhicule, libère le transporteur (Cass. Civ. 1ère - 30 novembre 1960, dame Digard C. RATP). Par contre, dans d'autres circonstances, l'accident dû à un brusque coup de frein pour éviter une collision engage la responsabilité du transporteur parce qu'il ne réunit pas les caractères de force majeure (Cass. Civ. 1er-8 janvier 1964 - RATP C. Depoux). Cet arrêt relève «qu'un conducteur de transport en commun normalement diligent doit prévoir qu'à l'arrivée d'un carrefour un automobiliste imprudent peut ne pas être absolument à sa place, qu'il doit donc réduire sa vitesse à une allure lui permettant de s'arrêter presque sur place».

Charge de la preuve

C'est au transporteur de rapporter la preuve de la faute du tiers, condition indispensable pour qu'il puisse se décharger de sa responsabilité. Lorsqu'il est établi que la faute du tiers, imprévisible et inévitable, rend exclusivement compte du dommage, le

transporteur est dégagé de toute responsabilité, même si ce tiers n'est pas identifié, car la loi ne lui impose aucune obligation de garantie.

Le fait et la faute de la victime

Le voyageur reste maître de ses mouvements à l'intérieur du véhicule. Il doit, en conséquence, prendre les mesures de précaution individuelles qu'exigent les circonstances ou qu'appelle son cas particulier, faute de quoi il ne pourra se retourner contre le transporteur. En d'autres termes, le voyageur est tenu de veiller normalement à sa propre sécurité. S'il y manque, il en subira lui-même les conséquences. Ainsi le transporteur ne répond pas de l'accident survenu à un voyageur tombé dans un virage parce qu'il s'était assoupi (Cass. Civ. 1ère - 22 novembre 1965 - Fencher C. RATVM).

Prédispositions physiques de la victime

Bien que les infirmités ou la condition physique du voyageur ne constituent pas une faute à sa charge, la jurisprudence y voit des circonstances impliquant que

le voyageur doit prendre plus de précautions, sans quoi il en assume les conséquences (Cass. Civ. 1er - 6 octobre 1964 - Veuve Thibault C. RATP).

Effet de l'exonération

Pour que le transporteur soit dégagé de toute responsabilité, il faut que le fait ou la faute de la victime soient la cause exclusive du dommage. Par contre, lorsque la faute ou le fait de la victime n'ont fait que concourir à la réalisation de l'accident, le transporteur demeure responsable, mais il ne doit alors qu'une réparation partielle.

Charge de la preuve

La preuve de la faute de la victime incombe au transporteur en vertu de l'article 1147 du Code civil. S'il ne peut la donner, le transporteur demeure responsable de l'accident. Le transporteur ne peut s'en libérer qu'en prouvant qu'il n'a pas commis de faute et qu'il démontre que l'accident est dû uniquement à la faute ou au fait imprévisible et inévitable de la victime.

V.L.



Type ISRI 8508/385 à suspension haute

NOUVEAU
Réglage automatique
selon le poids
du conducteur.

ISRINGHAUSEN

SIEGES CONDUCTEURS

A SUSPENSION PNEUMATIQUE POUR CARS ET BUS

ÉQUIPEMENTS EN SÉRIE

- Réglage du dossier par paliers de 2° jusqu'à la position couchette, retour automatique.
- Dossier rabattable vers l'avant.
- Réglage en hauteur et inclinaison "QUICK" 65 mm.
- Course de glissières : 150 mm.

OPTIONS

- Système tournant à verrouillage automatique à la position de conduite.
- Accoudoirs réglables et escamotables.
- Tête de sécurité réglable.
- Ceinture de sécurité.

ISRI-France S.à r.l.
Merkwiller-Pechelbronn F-67250 Soultz-sous-Forêts
Tél. (88) 80.46.00 · Télex: 870.775

Handicapés et transports : réglementation et réalisations

Viviane LUCAS

La loi d'orientation de 1975, sur les personnes handicapées, contient un certain nombre de textes concernant les transports publics, précisés en 1978 par une réglementation appropriée examinée ici. Bien que l'aménagement des services réguliers ait été demandé, les réalisations visant le transport des handicapés concernent toutes des services spéciaux. Le financement de ces services forme le dernier volet de cet article.

Qu'est-ce qu'un handicap ? Qu'est-ce qu'un handicapé ? Les termes sont ambigus, mal définis. Bien qu'imprécises, les définitions marquent une évolution certaine dans l'attitude de la société à l'égard du handicapé. D'après les lois actuelles, il devrait non seulement être aidé ou protégé, mais parvenir à un développement maximal de ses possibilités, avoir un travail convenable et digne de lui, tenir une place à part entière dans la société. L'intégration sociale pose cependant des problèmes difficiles et suppose un réseau souple et solide d'institutions et d'établissements ouverts sur le monde extérieur et toujours en contact avec la réalité sociale. Depuis six ans une loi d'orientation sur les personnes handicapées a été promulguée. Cette loi déclarait que l'intégration sociale des handicapés constitue une obligation nationale. Cette réinsertion est conditionnée par l'autonomie que doit acquérir chaque handicapé pour avoir une activité aussi voisine que celle des personnes de son âge. Il doit donc être en mesure d'effectuer tous les déplacements qu'exige la vie en société (travail, loisirs, etc.).

C'est ainsi que l'article 52 de la loi du 30 juin 1975 stipule que les déplacements des personnes handicapées seront facilités par des dispositions prises par voie réglementaire «pour adapter les services de transport collectif ou pour aménager progressivement les normes de construction des véhicules, ainsi que les conditions

d'accès à ces véhicules ou encore pour faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés ou, à défaut, l'utilisation des véhicules individuels».

Réglementation

Les programmes d'aménagement

Comment les textes ont-ils été mis en œuvre dans le domaine des transports ? Un décret du 9 décembre 1978 (paru au Journal Officiel du 16 décembre 1978) a donné obligation, dans

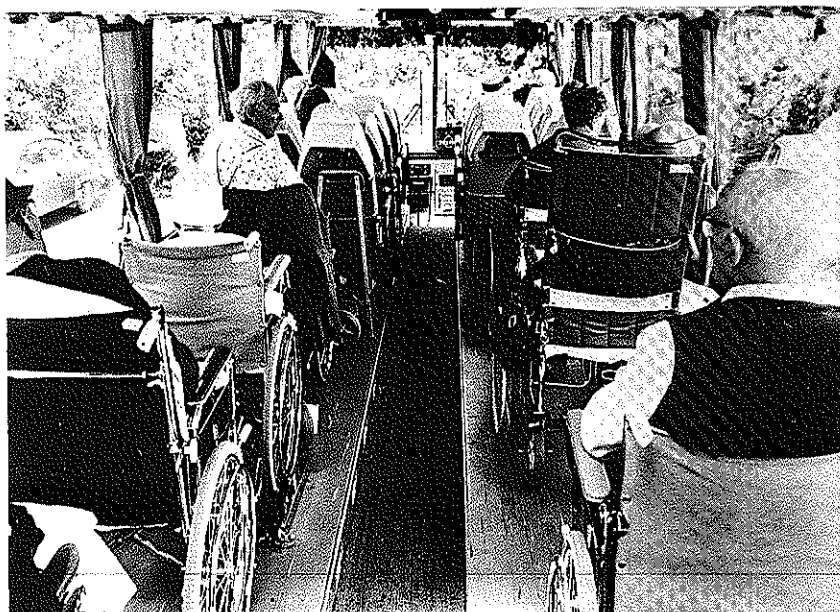
un délai de trois ans à compter de sa publication, d'établir des programmes d'aménagement des services réguliers de transport collectif de voyageurs, publics ou privés, et des installations ouvertes au public des services de transport de marchandises par chemin de fer.

Comment les programmes sont-ils élaborés ? Ils sont établis après consultation des transporteurs concernés :

- par les collectivités ou les groupements de collectivités locales responsables de leur organisation pour les transports effectués à l'intérieur des périmètres des transports urbains,
- par le ministre chargé des transports ou, sur délégation, par les préfets pour les autres transports publics réguliers.

Les projets de programmes d'aménagement doivent comprendre (arrêté du 19 décembre 1980) :

- Le recensement des services réguliers de transports collectifs voyageurs existants, des diffé-



rentes installations utilisées pour la réalisation de ces services et des services et installations accessibles aux personnes handicapées en fauteuil roulant à la date d'établissement du recensement.

- L'inventaire des mesures nécessaires pour satisfaire aux obligations du décret du 9 décembre 1978 (ci-dessous mentionnées).

- Un échéancier des réalisations prévues.

Les mesures à mettre en œuvre. Les programmes doivent déterminer les mesures à mettre en œuvre pour :

- améliorer l'accessibilité des services réguliers de transport public aux personnes handicapées dans la mesure où le type du service et ses contraintes d'exploitation ne sont pas manifestement incompatibles avec la nature même du handicap,
- mettre à la disposition des personnes handicapées un système de transport répondant à leurs besoins.

Ces mesures peuvent concerner :

- l'aménagement et l'équipement des installations d'accès aux véhicules,
- l'aménagement de véhicules existants ou la mise en service de véhicules adaptés,
- la création ou le développement de services spécialement adaptés.

Une estimation des coûts. Le projet de programme doit être accompagné d'une estimation des coûts des différentes mesures et des modalités de financement prévues. Ce projet doit être soumis aux transporteurs concernés qui disposent de deux mois pour émettre leur avis.

Comment le programme est-il approuvé ? L'autorité organisatrice, après avoir pris connaissance des avis des transporteurs et des commissions départementales compétentes, établit et approuve le programme définitif. Il est alors adressé aux transporteurs concernés et à chacun des maires dont la commune est membre de l'autorité organisatrice, puis affiché dans chaque mairie concernée.

Actuellement, aucun programme d'aménagement n'est encore parvenu au Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées. Pourtant, un certain nombre de villes ont créé leurs services de transport de personnes handicapées et se sont

tournées vers l'organisation de services spéciaux.

Si effectivement plusieurs solutions sont envisageables pour le transport des personnes handicapées (utilisation d'un véhicule individuel spécialement aménagé, adoption de mesures appropriées pour rendre possible l'utilisation des transports collectifs en adaptant les infrastructures et les véhicules, octroi aux personnes handicapées d'une aide individuelle sous forme d'un concours financier afin qu'elles utilisent le mode de déplacement le plus approprié avec la nature de leur handicap) seule l'organisation du service spécial apparaît, dans l'immédiat, la solution la plus judicieuse. En effet, l'adaptation des transports collectifs, afin de les rendre accessibles à toutes les personnes handicapées, constitue la solution optimale, mais elle se heurte à des contraintes d'exploitation des réseaux.

- La conduite à un seul agent est incompatible avec le minimum d'assistance qu'implique l'accessibilité d'un handicapé au véhicule de transport.

- Les temps de montée et de descente aux arrêts sont réduits au maximum, compte tenu des vitesses de rotation.

- L'affluence aux heures de pointe pourrait souvent déboucher sur un inconfort insupportable pour une personne handicapée.

A ces contraintes d'exploitation inhérentes aux réseaux s'ajoutent des contraintes psychologiques et physiques tenant essentiellement à la personne handicapée : l'épreuve physique que représente l'accessibilité des arrêts des autobus avec le franchissement des rues et les dénivellations des trottoirs, la perte de temps pour l'approche de l'arrêt ou tout retard de l'autobus qui peuvent signifier une arrivée en retard à son lieu de travail et l'impossibilité de pouvoir se rendre seul jusqu'au lieu de destination. Toutes ces contraintes disparaissent avec la création des services spéciaux.

Réalisations

Les réseaux ayant créé un service spécial

Dans la majorité des cas, ces services, recensés au tableau 1*, satisfont à toutes les catégories de déplacements : travail, loisirs, scolarité et sont tous organisés à la demande. Ils sont effectués par des véhicules spécialement aménagés pour les personnes handi-



capées. Ce sont généralement des minibus : le J 7 Peugeot, le minibus Coyotte Heuliez sur fourgon Citroën C 35 et le Saviem S 53 qui permet notamment l'accès de huit personnes sur fauteuils roulants personnels, quatre handicapés sur fauteuils spéciaux et d'une dizaine de personnes sur sièges normaux.

Ces différents types de véhicules présentent les caractéristiques suivantes : des planchers équipés de rails spéciaux, des fixations pour fauteuils roulants, des plans inclinés relevables pour l'accès des fauteuils roulants et des sièges relevables, munis de ceintures de sécurité, pour handicapés légers.

La tarification utilisée est très souvent spécifique, rares sont les réseaux qui offrent la tarification du réseau.

Les réseaux ayant des projets de création de service

En dehors des services créés et exploités par les réseaux, certains services existent dans les villes d'Amiens, d'Arras, de Lyon, de Montpellier et de Strasbourg et sont exploités par le GIHP. Les villes d'Angoulême et de Saint-Brieuc ont, quant à elles, créé des services spéciaux et les exploitent directement.

D'autres services sont à l'état de projet et sont indiqués au tableau 2.

* Voir pages 30 et 31.

Tableau 2 : RÉSEAUX AYANT DES PROJETS DE CRÉATION DE SERVICE

Réseaux	Type de liaison	Initiateur	Gestionnaires
ANGERS	A la demande	Comité de liaison et de recherche pour l'insertion des personnes handicapées	Comité de Liaison
ANNECY	Services spécialisés	Collectivité	Réseau
CHAMBERY	A la demande	Municipalité	Réseau
LE HAVRE	—	Municipalité sur demande des associations	Réseau
MULHOUSE	A la demande	Municipalité	Réseau
LA ROCHE-SUR-YON	A la demande Préprogrammé	Réseau en accord avec collectivité	Réseau
RENNES	Domicile-travail	Collectivité	Réseau
TOULOUSE	A la demande	Ville	Association de handicapés
TOULON	Circuits spécifiques	Syndicat intercommunal et réseau	Réseau
TROYES	Circuits spécifiques	Réseau à la demande des associations	—

Financement

Les services spéciaux ont, dans la plupart des cas, deux sources de financement : les usagers et la collectivité locale. Mais ils peuvent obtenir une troisième source de financement : celle de l'Etat au moment de la création du service. En effet, l'Etat encourage l'expérimentation de services de transports spéciaux des personnes à mobilité réduite en versant des subventions aux agglomérations souhaitant créer de tels services et accorde une priorité aux services que les autorités organisatrices s'engagent à prendre en charge à l'issue d'une expérimentation satisfaisante.

Pour obtenir ces subventions, un dossier doit être constitué et comprendre :

- l'expression de la volonté de la collectivité locale de prendre en charge l'expérimentation,
- l'engagement éventuel de celle-ci à prendre en charge le service après la période d'expérimentation,
- un rapport sur les motifs du choix de l'exploitant dans le cas où celui-ci ne serait pas le transporteur urbain,
- la description du service : effectif par fonction, nombre et type de véhicules, type de service offert (itinéraires, horaires, mode d'exploitation, nombre de kilomètres),
- clientèle escomptée et tarification,
- coût du voyage et km-véhicule,
- bilan financier prévisionnel sur deux ans.

Déjà plus d'une dizaine d'agglomérations ont pu bénéficier de l'aide de l'Etat pour créer ces services.

Actuellement, les dossiers transmis par les villes du Havre et de Limoges sont en cours d'examen. D'une manière générale, les dossiers sont étudiés par la direction des transports terrestres dans un délai de deux mois à compter de leur date d'envoi. Il semble important de ne pas mettre en place le service avant la

décision de la DTT. Les subvention des Transports terrestres 1,50 F par habitant de l'agglomération concernée.

On peut donc dire que les services spéciaux organisés par les réseaux qui, sans aucun doute, offrent actuellement le meilleur service aux personnes handicapées sont encore limités. Mais ils jouent un rôle important en contribuant à l'intégration sociale de toute personne handicapée qui peut ainsi se déplacer et avoir une vie sociale.

Tableau 3 : AGGLOMÉRATIONS AYANT BÉNÉFICIÉ DE L'AIDE DE L'ÉTAT POUR CRÉER DES SERVICES DE TRANSPORT SPÉCIAUX

Années	Villes	Services exploités par :
1977	MARSEILLE MONTPELLIER REGION PARISIENNE	GIHP GIHP GIHP
1978	TOURS SAINT-BRIEUC	Ville Ville
1979	BREST GRENOBLE ROUEN LA ROCHELLE	Réseau Réseau Réseau Réseau
1980	DREUX BESANCON POITIERS LYON LORIENT NANTES STRASBOURG	Ville Réseau Réseau GIHP Réseau CARIPH GIHP

Tableau 1 : RÉSEAUX AYANT CRÉÉ UN SERVICE SPÉCIAL

Réseau	Liaison	Initiateur	Véhicule	Accompagnateur	Tarifs	Financement	Formalités
BESANÇON	Service régulier Service à la demande	Collectivité	J 7 Peugeot (fauteuil roulant)	non	Abt. mensuel : 86 F Trajet simple (aller et retour) 10 F	Collectivité	Carte délivrée par le réseau sur présentation de certificat médical
BREST	Travail Scolarité Déplacements médicaux Loisirs	Collectivité	Citroën C 35 (sièges démontables ceintures de sécurité - attaches pour fauteuils roulants)	non	Trajet 3,50 F pour cas sociaux Trajet 30 F pour subventionnés	- recettes directes - subv. des administrations - couverture du déficit par la collectivité	Certificat médical
COLMAR		Association (Entreprise pour travailleurs handicapés)	S 53	non	Tarif normal	Organisateur du transport	
GRENOBLE	Service à la demande Service programmé	Syndicat mixte	J 7 Peugeot 5 fauteuils roulants ancrage (système starloc)	non	- Abt. mensuel (2 voy./jour) : 145 F - Tarif à la demande par zone (10, 12, 15 F)	- recettes directes - allocations pour frais professionnels reçus par les handicapés de la part de la DAS	Fauteuil roulant ayant satisfait aux formalités d'inscription
LA ROCHELLE	Service à la demande Service programmé	Collectivité avec réseau et associations	Citroën C 35 carrossé par Heuliez	non	Abt. salarié : 51 F Parcours dans une seule commune : 6 F Parcours entre plusieurs communes : 9 F	Collectivité	Faire demande par téléphone ou par écrit
LORIENT	Travail Scolarité Cours Loisirs	Collectivité	Peugeot J 7 Citroën C 35	non	Salarié : 54 F/mois Scolaires : 60 F/mois Trajet une commune : 4 F Trajet plusieurs communes : 5 F	Compte de gestion général	Etre agréé par la Commission médicale spécialisée
METZ	Service à la demande	GIHP	Citroën C 35 Fiat CTE 238 D I aménagés par GIHP	non	4 F/voy.	Collectivité par subvention d'équilibre	Prévenir à l'avance
NANCY	Service à la demande	GIHP	J 7 FIAT C 35	non	3,20 F/voy.	- usager - district urbain	Justification de problèmes de mobilité

Tableau 1 : RÉSEAUX AYANT CRÉÉ UN SERVICE SPECIAL (suite)

Réseau	Liaison	Initiateur	Véhicule	Accompagnateur	Tarifs	Financement	Formalités
NANTES	A la demande	Centre d'action et de recherche pour l'insertion des personnes handicapées CARIPH	1 J 7 2 Renault estafettes 2 Citroën C 35	non	Cotisation annuelle au CARIPH : 30 F Coût du trajet : 3,50 F	Syndicat intercommunal	Adhésion au CARIPH. Si taux d'invalidité inférieur à 80 %, admission après questionnaire examen médical
PERPIGNAN	A la demande	Association des Paralysés de France	Peugeot J 7 fixation fauteuils roulants	non	4 F/voya.	Compensation par mairie	Aucune
POITIERS	A la demande	District de Poitiers	Peugeot J 7 rampe fixation fauteuils ceintures de sécurité	non, mais conducteurs préformés	Tarification réseau	VT au titre création, extensions de service	Demande d'adhésion
ROUEN	Domicile-travail Domicile-école Domicile-autres motifs	SIVOM en relation avec les associations de handicapés	C 35 coyotte	non	Tarif unique : 4,50 F	- 25 % recettes directes - 75 % collectivités et subvention de l'Etat pour la période de mise en place	Aucune
SAUMUR	Toute liaison urbaine	Collectivité	C 35 carrossé par Heuliez rampe d'accès rails intérieurs de fixation pour 2 fauteuils	Handicapé accompagné d'une personne qui voyage gratuitement	Tarification réseau	Dans le cadre du réseau	Demande par téléphone
STRASBOURG	Ramassage scolaire	«Aide aux enfants handicapés moteurs»	Saviem SC 10 - abaissement des barres horizontales - ceintures de sécurité - suppression de certaines barres verticales	oui, Membre de l'association			
TOURS	Travail Scolarité Achats Loisirs	Réseau à la demande de l'Association de handicapés	Peugeot J 7 rampe d'accès électrique : 5 points d'ancrage 4 fauteuils, radio-téléphone	non	Tarification réseau Abt. mensuel : 72 F Ticket simple : 2,70 F ticket carnet : 2,20 F	79,80 : DTT recettes directes ville de Tours	Carte délivrée par réseau après avis d'une commission médicale

La politique d'information et de relations publiques d'un réseau de transport collectif

François TROGER,
Directeur de la SEMURVAL,
Société d'économie mixte des transports urbains
de la région de Valenciennes

Tout réseau de transport public est confronté à la question de sa survie et de son développement d'autant qu'il se situe dans un environnement concurrentiel à un double point de vue : celui de la clientèle, qui a le choix entre plusieurs modes de déplacement et celui des prescripteurs, parmi lesquels les élus, dont une des fonctions essentielles consiste à rendre des arbitrages financiers ou réglementaires qui avantageront ou défavoriseront plus ou moins le réseau.

Pour agir sur un tel environnement, l'exploitant se doit de mettre en œuvre des moyens de communication dont l'objectif général peut être défini comme la modification de certaines attitudes (hostilité ou ignorance à l'égard des transports en commun) et l'entretien ou l'incitation à des comportements favorables aux transports collectifs. Les différentes composantes de cet environnement sont souvent interdépendantes : la réussite d'une politique d'information dirigée vers les utilisateurs, se traduisant par une augmentation du trafic, constitue en soi un argument favorable qui peut à son tour être valorisé à l'intention des élus. Chacune des «cibles» fera ainsi l'objet d'une mise en forme particulière, même si l'information véhiculée est identique.

L'information quotidienne : ses buts et ses techniques

Faire prendre conscience de l'existence du réseau

L'information quotidienne doit permettre d'aider dans sa démarche la personne désireuse de prendre l'autobus pour la première fois, ou l'utilisateur du réseau amené à emprunter une ligne qu'il ne connaît pas.

Parmi les éléments qui contribuent à faire passer l'idée d'un réseau desservant un grand nombre de destinations possibles, on citera :

- la présence physique du réseau dans la ville : notamment l'existence de poteaux d'arrêts suffisamment visibles et explicites. C'est pourquoi il a été choisi, à Valenciennes, des panneaux d'arrêts de couleur verte, qui tranchent sur la dominante brique

du paysage urbain et sont un rappel de la couleur des autobus,
— la fiche pratique, indiquant la liste des communes desservies et le fonctionnement de la tarification, expliquant la signification de l'affichage aux poteaux d'arrêts,
— le plan du réseau, affiché dans l'ensemble des abris, peut faire l'objet d'une distribution porte à porte, ou d'un tirage dans la presse, lorsque d'importantes modifications y sont apportées.

Le plan constitue un document extrêmement important dans la mesure où il inculque l'idée, qui n'existe pas obligatoirement a priori dans le public, d'un ensemble cohérent de lignes obéissant à une même logique. Dans le Valenciennais, cette notion était nouvelle pour les habitants de l'agglomération de Denain qui, jusqu'en 1979, étaient desservis par divers transporteurs interurbains ne coordonnant pas leurs services. De plus, il est indispensable

que le plan renvoie à la représentation que l'usager a de l'espace de sa ville ou de sa région, afin que le réseau apparaisse comme un élément intégré à cette région. C'est pour cette raison qu'un nouveau plan a été préparé en 1980 reprenant la méthodologie qui avait présidé à la mise en place du plan du réseau d'Orléans, élaboré par la SEMTAO (Société d'économie mixte des transports de l'agglomération orléanaise). Des entretiens avec des membres du personnel de l'entreprise et des habitants de la région ont permis de faire apparaître les points de repère auxquels se réfère le plus couramment la population dans ses déplacements. Ces points de repère servent de support au plan des lignes qui, par rapport à un plan géographique, comprend des déformations d'échelle liées à l'importance plus grande donnée en général aux quartiers centraux et dans lesquels sont valorisés des éléments utilisés pour l'orientation quotidienne (grandes surfaces, stations-service, certains monuments, etc...).

Donner le «mode d'emploi» des lignes

Une fois acquise la notion de réseau, il convient de fournir au voyageur potentiel des informations plus précises quant aux horaires, aux itinéraires et aux points d'arrêt. Plusieurs supports sont utilisés dans ce but : les fiches horaires, l'affichage aux arrêts, les renseignements fournis à la gare centrale et les renseignements téléphoniques.

A Valenciennes, l'information sur les horaires est donnée sous



Affiche utilisée lors de la campagne publicitaire d'octobre 1980

forme d'une fiche horaire comprenant un plan thermomètre de la ligne et les points de repère les plus importants. Dans une étape ultérieure, le plan de ligne pourra reprendre la méthodologie d'élaboration du plan du réseau en détaillant davantage le fond de plan.

Quant à la grille horaire, elle précise toutes les heures de passage pour les arrêts les plus importants de la ligne. La décision de faire figurer l'ensemble des passages résulte de la fréquence de base en général assez faible sur le réseau (un quart d'heure sur les troncs communs, jusqu'à une heure sur certaines antennes), et de la prise en compte des lignes affrétées qui ne sont pas cadencées et desservent certaines communes de 5 à 15 fois par jour. On aboutit ainsi à un tableau horaire pouvant paraître confus au premier coup d'œil, mais dont l'expérience a prouvé qu'il était facilement lisible. Les enquêtes ultérieures ont d'ailleurs montré que, à Valenciennes, les usagers accordaient davantage d'importance au respect de l'horaire et à la régularité qu'à une fréquence élevée.

La couverture des fiches horaires est de la couleur de la ligne telle qu'elle figure sur le plan général du réseau, sur les girouettes des autobus, sur le plan de ligne affiché aux arrêts et sur les pastilles accompagnant le numéro de la ligne sur les panneaux d'arrêts.

Les fiches horaires et la fiche pratique sont diffusées auprès des 125 dépositaires signalés au public par un panonceau apposé sur leur vitrine, ainsi que dans l'ensemble des mairies qui, dans une structure comme celle du Valenciennais caractérisée par un

grand nombre de communes de taille moyenne ou petite, constituent un moyen d'information proche de la population.

Sur chaque poteau d'arrêt figurent un plan de ligne semblable à celui des fiches horaires ainsi qu'un tableau horaire présentant l'ensemble des heures de passage dans la journée (service de base et services supplémentaires, en opérant une distinction entre les jours de semaine, les dimanches et jours fériés).

Enfin, l'un des supports les plus importants de la diffusion est constitué par le personnel du réseau, qu'il s'agisse des conducteurs, des contrôleurs ou du personnel à poste fixe (chefs de station). Si élaborée que soit l'information écrite, il semble qu'elle ne paraît au public jamais aussi fiable qu'un renseignement directement fourni par le personnel. Aussi la SEMURVAL accorde-t-elle une grande importance, lors de la sélection des candidats au poste de conducteur, à leur capacité d'assurer de bonnes relations avec la clientèle. Les stages de formation continue des contrôleurs insistent également sur cet aspect.

La tenue à jour de l'information

Le service de transports urbains est sujet à des modifications constantes portées à la connaissance du public par affichage sur un fond d'affiche standardisé, intitulé «bus info», et placé sur la vitre située derrière le conducteur. Pour permettre un changement rapide de cet affichage, il a été mis au point un cadre transparent dans lequel se glisse l'affiche et dont est solidaire un présentoir pouvant recevoir un stock de trois fiches horaires différentes.

Le problème de l'adaptation des horaires aux arrêts a été résolu par la mise au point d'un programme informatique permettant l'édition de l'ensemble des affichettes à partir de l'introduction des horaires de départ au terminus. Le programme prend en compte l'existence d'antennes (certaines lignes du réseau pouvant avoir jusqu'à cinq antennes) et distingue les samedis, dimanches et fêtes des jours de semaine. Il est ainsi devenu possible d'adapter instantanément l'information aux arrêts aux modifications d'horaires qui interviennent.

Enfin, des changements tels que les horaires d'été ont fait l'objet, en 1980, d'un dépliant diffusé dans les véhicules, à la station centrale de Valenciennes et dans la presse.

L'information doit accompagner les modifications du réseau

Dans le cas d'une extension vers des zones jusqu'alors non desservies, l'information s'adresse à un public qui n'est pas fondamentalement différent des utilisateurs habituels. L'introduction de l'information classique constitue un élément de réponse important. Mais il est souhaitable d'accélérer la prise de connaissance des nouveautés du réseau en diffusant les renseignements directement auprès des utilisateurs potentiels, notamment par la distribution porte à porte de documents.

De même, l'idée du contact direct avec des représentants du réseau garde toute son importance et la technique du «bus information» semble rendre de bons services. Il s'agit de se trouver sur les emplacements (marchés, places publiques) habituellement fréquentés par les usagers potentiels pour leur fournir une information personnalisée. Autrement dit, il faut surmonter les deux obstacles à la communication : la nécessité de faire une démarche et le caractère global de l'information ne répondant pas forcément de façon exacte aux questions que se pose un usager déterminé.

Lorsque des opérations de grande ampleur sont réalisées, l'ensemble des ressources offertes par la presse écrite, parlée et télévisée et les possibilités de l'affichage urbain doivent être

exploités. Ces opérations peuvent également être l'occasion de manifester l'attention que le réseau porte aux besoins de sa clientèle. Lors de la création des lignes desservant l'agglomération de Denain, en 1979, la SEMURVAL avait fait paraître dans la presse des annonces illustrant l'utilisation possible des transports en commun par différentes catégories de voyageurs. Ces annonces étaient accompagnées de coupons de demandes de renseignements, dont plusieurs centaines furent renvoyées à la SEMURVAL ; certaines concernaient des dessertes existant depuis longtemps ou assurées par d'autres transports, preuve que la connaissance du réseau n'était pas encore suffisante. Sans doute faut-il en conclure qu'une politique commerciale devrait avant tout viser à apprendre aux usagers où trouver l'information (d'où l'importance de la présence physique d'un point d'arrêt central en ville ou de la diffusion d'un numéro d'appel téléphonique, bien que cette dernière solution soit insuffisante dans une région de faible équipement téléphonique) ou même à faire en sorte qu'ils ne puissent pas échapper à l'information.

Améliorer l'image du réseau : obstacle majeur à surmonter pour gagner de nouveaux voyageurs

Les enquêtes réalisées sur les usagers des transports en commun mettent en évidence la stratification sociale de cette clientèle. Dans les situations précédant ou accompagnant la première phase du développement, ce sont les catégories les plus défavorisées, les «captifs», qui utilisent les transports collectifs. Il en résulte de la part des autres catégories une réticence à faire de même, surtout lorsqu'il s'agit de nouveaux accédants à l'automobile.

Certains usagers, notamment les plus mal servis, considèrent également que le transport collectif est réservé à ceux qui ne peuvent se déplacer autrement. Une telle situation ne peut manquer de se traduire par des conséquences dommageables dans le long terme. Ainsi, les conditions parfois déplorables dans lesquelles s'effectuent les transports scolaires font que les enfants, une fois atteint l'âge de l'accession à la motocyclette, puis à l'automobile, s'empresseront d'abandonner un mode qu'ils jugent comme synonyme de contrainte et de mauvaise qualité.



Dans les abribus (munis d'une publicité discutable) : plans du réseau, schémas de lignes et horaires

Dans bien des cas, une amélioration de la qualité du service ne suffit pas à provoquer des changements de comportement de la part de personnes qui ont, au départ, une représentation (1) défavorable du système. Le problème de l'étude des facteurs pouvant amener à une modification des comportements est complexe et nécessite une approche d'ensemble. Cette approche peut être inspirée par la mise en évidence des avantages spécifiques du transport en commun par rapport aux autres modes et par la suppression des jugements négatifs susceptibles de lui nuire.

Parmi la première série d'arguments, on peut citer :

- la non-dépendance d'une tierce personne pour effectuer un déplacement, lorsque l'on ne conduit pas soi-même,
- la possibilité de se livrer à une activité autre que la conduite pendant un trajet (lecture du journal, tricot, rencontre d'autres personnes),
- la détente due au fait de ne pas avoir à conduire,
- la suppression du problème du stationnement,
- le fait de ne pas avoir à revenir obligatoirement au même point d'arrêt pour reprendre son véhicule,
- la modicité du prix par rapport à l'automobile.

Notons cependant la prudence nécessaire à l'emploi de ce dernier argument. Souligner la faiblesse du prix d'un mode que l'on cherche à valoriser peut aboutir à renforcer l'idée qu'il s'agit d'un

mode réservé aux plus défavorisés : cela peut inciter à réserver l'utilisation de cet argument à une phase où de tels retours en arrière ne sont plus à craindre. Mais les autres raisons doivent pouvoir être employées comme thèmes de campagnes de publicité. Ainsi, à Valenciennes, la campagne d'affichage qui en 1979 a accompagné le lancement du réseau de Denain avait-elle pour slogan «Des bus qui vont où vous allez», tentant ainsi de faire passer la notion d'un réseau qui s'était étendu et était capable de répondre à (presque) toutes les demandes de déplacement. Quant à celle de l'automne 1980, elle représente un homme (elle est donc dirigée vers la clientèle masculine qui reste minoritaire) en train de lire son journal dans un fauteuil confortable, accompagné du slogan «Laissez-vous conduire» (illustration de deux des avantages spécifiques de l'autobus, l'idée de confort étant suggérée de surcroît).

En ce qui concerne le second aspect de la revalorisation de l'image des transports collectifs, l'idée en est de les débarrasser de l'aspect désuet, peu inventif, qui risque de s'attacher à eux. Les arguments pouvant être employés sont de plusieurs ordres :

- insister sur l'innovation technologique (autobus articulé,

(1) Sur le concept de représentation, voir notamment le rapport de BETEREM (septembre 1979) «Etude du suivi de l'image et des représentations des transports collectifs urbains», réalisé par MM. AVEROUS, COURCOUL et Mlle DURAND.

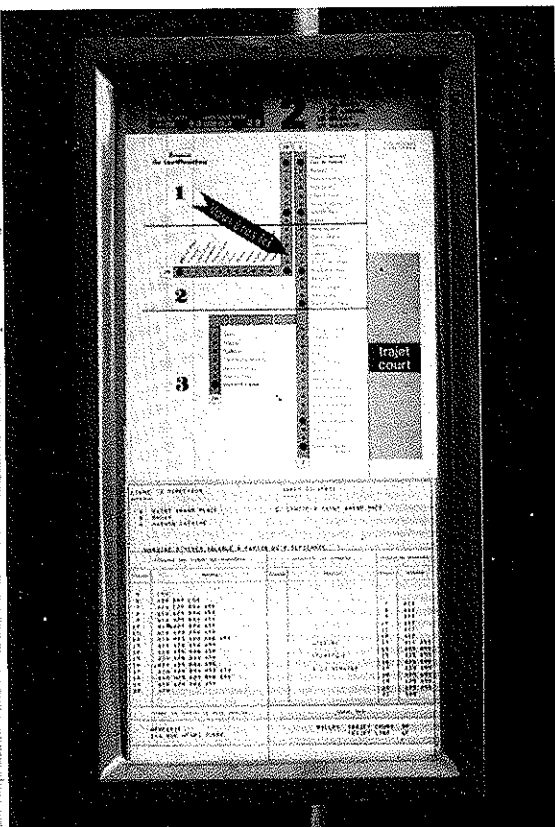
radiotéléphone) accréditant ainsi l'idée que le réseau est capable d'invention au même titre que la concurrence automobile,

- mettre périodiquement l'accent sur les aspects techniques mal connus du public, tels que l'entretien des véhicules ou leurs organes mécaniques, soit à l'occasion de journées portes ouvertes organisées pour la visite du dépôt, soit lors d'expositions sur le thème des transports en commun,

- distribuer dans l'ensemble des foyers un journal d'information sur les activités et l'organisation du réseau. La SEMURVAL a effectué, au début de 1981, une action de ce type qui, si elle n'a probablement pas d'impact immédiat, peut cependant jouer un rôle utile dans l'instauration d'un dialogue direct entre l'exploitant et les usagers actuels ou potentiels.

On peut s'interroger sur les limites d'une action directe auprès de la clientèle potentielle dans la mesure où, comme il a été déjà dit, il existe selon les groupes sociaux des représentations différentes d'un même phénomène. Il faut en général plus qu'une démonstration rationnelle pour les ébranler. Certes, on doit tenir

Exemple d'affichage à un poteau d'arrêt : plan de ligne et horaires édités par ordinateur



compte du fait que «l'apprentissage» des transports en commun est souvent dispensé directement par les utilisateurs et que les documents d'information ne font bien souvent qu'accélérer cet apprentissage. Toutefois, il semble également indispensable de prévoir une stratégie s'adressant aux groupes qui influencent d'une façon ou d'une autre l'opinion publique.

Agir auprès des différents groupes d'opinion

Cette action se trouve à la charnière entre l'action commerciale directe, dans la mesure où ces groupes peuvent influencer le comportement du public, et l'action d'argumentation auprès des élus qui souvent sont issus de ces catégories ou influencés par elles. On peut distinguer :

- Les commerçants, dans la mesure où le commerce, particulièrement de centre-ville, est étroitement dépendant de la desserte en transports en commun. Or, avant le développement des transports publics, les commerçants ont généralement du réseau une image défavorable car ils ne le considèrent pas comme un bon pourvoyeur de clientèle. Cette image peut persister même après le développement du réseau. Il devient alors utile de faire connaître aux commerçants locaux les expériences réalisées dans d'autres agglomérations, de mettre en évidence par des enquêtes l'importance de la clientèle apportée par les transports collectifs, d'organiser des animations commerciales (concours, distribution de titres de transport gratuits). On peut ainsi espérer transformer peu à peu les commerçants en alliés de la croissance des transports en commun.

- Les industriels, et ce d'autant plus que l'existence du versement transport fait actuellement l'objet d'attaques de la part des milieux patronaux. Il peut être utile de mettre en valeur des réalisations telles que des dessertes de zone industrielle ou d'organiser en collaboration avec les Chambres de Commerce des enquêtes sur les besoins des entreprises en matière de déplacements.

- Les enseignants, qui forment un groupe dont l'influence est importante tant auprès des scolaires que des milieux politiques locaux. Les actions envisageables sont, par exemple, les journées



Exemple de poteau d'arrêt

portes ouvertes à l'intention des scolaires ou l'organisation de jeux ou de concours de dessin, etc...

- La presse représente évidemment un des supports fondamentaux de la politique d'information d'un réseau. Dans les agglomérations de province la presse joue un rôle important d'aide à la vie pratique et recherche donc les informations susceptibles de renforcer cette mission. Par ailleurs, un même événement a auprès du public un impact beaucoup plus important lorsqu'il est annoncé par la presse et non pas simplement diffusé par des moyens commerciaux (dépliants ou prospectus) : la presse ajoute à toute nouvelle un caractère officiel qui reste irremplaçable.

Enfin, dans la quasi-totalité des réseaux, les choix politiques et financiers dépendent des décisions des élus qui, outre les quelques responsables tels que président de syndicat de transport ou adjoint aux transports du conseil municipal qui s'impliquent directement dans la définition d'une politique, constituent un groupe plus ou moins étendu selon le nombre de communes. Le Syndicat intercommunal des transports de Valenciennes comprend actuellement 54 communes dont chacune est représentée par deux délégués au comité syndical, instance délibérative en matière de



transports. Mais c'est en fait l'ensemble des conseils municipaux qui est amené à se prononcer sur une politique des transports au moment du vote des budgets fixant le montant de la participation au Syndicat intercommunal. Il s'agit donc d'un «public» de près d'un millier de personnes qui doivent disposer des éléments nécessaires à leur choix. C'est pourquoi la SEMURVAL publie un rapport d'activité annuel reprenant les principaux éléments de l'exploitation, diffusé auprès de tous les conseillers municipaux des communes membres du Syndicat (ainsi qu'à l'ensemble du personnel). Le Syndicat intercommunal édite également un bulletin destiné à faire connaître aux élus l'actualité en matière de transports en France et à l'étranger.

Le suivi de la politique d'information et de l'image du réseau :

un contrôle indispensable des effets de l'information

Une politique d'information et de relations publiques ne doit pas être conçue à sens unique. Il est important de connaître comment sont reçues les améliorations du réseau et comment se décom-

L'ensemble des «dos chauffeurs» seront progressivement équipés de présentoirs permettant de diffuser les informations du réseau et les fiches horaires.

pose sa clientèle selon son comportement. De la même façon, il est intéressant de préciser comment sont perçus les transports en commun en général, y compris par les non-usagers. C'est pourquoi, à l'instar de ce qui a été fait dans les agglomérations d'Orléans et de Nantes, le Syndicat intercommunal des transports de Valenciennes a décidé de faire réaliser une enquête sur l'image et la représentation des transports collectifs. Cette étude, confiée au BETEREM, s'inscrivait notamment dans la suite d'améliorations importantes apportées au réseau.

L'étude ainsi réalisée a permis de déterminer plusieurs groupes se caractérisant par leurs comportements et leurs jugements différents sur le réseau :

- les usagers captifs, qui ont vivement ressenti les améliorations et y ont gagné une liberté de déplacement nouvelle, mais qui restent marqués par la crainte d'un retour à la situation antérieure,
- les «nouveaux usagers», dont le comportement a changé en faveur des transports en commun, et qui présentent leur choix comme le résultat d'une rationalisation qui devrait faire de nouveaux adeptes, et non comme une manifestation de civisme permettant un meilleur fonctionnement urbain,
- les nouveaux accédants à la voiture et les non usagers, qui ont remarqué les améliorations du réseau mais ne se sentent pas très concernés. En particulier les nouveaux automobilistes s'estiment tenus par l'obligation de «rentabiliser» leur acquisition récente.

A ces différentes catégories de public étaient proposés plusieurs thèmes ayant trait à l'offre de transport, la tarification, l'information et à l'image du transporteur (la société, le personnel, le matériel).

En ce qui concerne l'information, il a été possible de constater que les documents étaient correctement diffusés et ne semblaient pas présenter de difficulté particulière de compréhension. L'une

des sources de jugement positif était notamment constituée par l'adéquation entre l'horaire annoncé sur les documents et l'heure effective de passage des véhicules. L'enquête a mis en évidence le rôle fondamental joué par le personnel en matière d'information, notamment pour gagner de nouvelles catégories d'usagers : les non-utilisateurs ont déclaré que s'ils avaient à se renseigner sur le réseau, leur première démarche serait de s'adresser à l'arrêt central de Valenciennes ou de Denain.

En guise de conclusion, rappelons que la politique d'information d'un réseau s'adresse à de multiples «cibles», à des publics différents nécessitant chacun un langage particulier. Des techniques diverses sont utilisées selon les publics visés, les idées à faire passer, les résultats souhaités. L'ensemble de ces moyens est à coordonner dans ce qui doit constituer une véritable stratégie de l'information, en liaison étroite avec les autres objectifs du réseau. Mais un certain nombre de problèmes encore mal résolus viennent compliquer la mise en œuvre de cette stratégie : c'est en particulier le cas de l'image sociale des transports en commun qui, à l'exception de quelques très grandes villes, restent tributaires d'un jugement peu enthousiaste lorsque les catégories attachées à l'automobile envisagent pour elles-mêmes leur utilisation. Il en est d'ailleurs ainsi même dans un pays comme l'Allemagne où des études ont montré que dans un quartier un fort pourcentage des habitants n'avaient même pas remarqué la présence du tramway devant leur domicile. Cela n'est pas tant à imputer à un défaut d'information qu'à des habitudes de vie dédaignant l'usage des transports collectifs. Sans doute faudra-t-il poursuivre les efforts d'analyse de ce phénomène, dont seule une lente évolution pourra diminuer l'emprise. Sans doute également faudra-t-il développer encore les techniques d'information et de publicité utilisées par les réseaux. Les expériences de différentes villes tendent en effet à prouver que la croissance de la clientèle diminue dès que se relâche quelque peu l'effort d'information. L'usage des transports en commun n'a pas encore suffisamment pénétré les habitudes françaises pour pouvoir se passer d'un support d'autant plus indispensable que l'univers dans lequel évolue l'utilisateur est soumis à une concurrence toujours plus intense.

Les tables rondes UTPUR-RVI 1981

Les tables rondes organisées entre l'UTPUR et Renault Véhicules Industriels le 16 janvier dernier auront permis un utile échange d'informations entre la profession et l'état-major du constructeur. Informations sur les produits eux-mêmes, mais aussi questions et interrogations pour un avenir envisagé, par RVI, avec une relative confiance pour l'autobus et une circonspection certaine pour l'autocar.

1980 : RVI sort du rouge...

Avec une production de 3 000 autocars et autobus et de 2 500 soubassements, dont 27 % a été exportée, RVI a réalisé en 1980 un chiffre d'affaires de 1,8 milliard de francs, dégagé un résultat positif et augmenté sa pénétration sur le marché national avec un taux de 78 % contre 72,4 % en 1979 (82 % pour les seuls autobus).

A cette consolidation commerciale s'ajoute une consolidation sur le plan technique avec une stabilisation des gammes actuelles conjuguée à leur évolution progressive et un développement, bien amorcé aujourd'hui, de nouveaux produits et de nouvelles technologies.

Enfin, le passage à une nouvelle ère industrielle doit être pleinement assimilé : elle verra apparaître de nouveaux produits avec de nouveaux moyens et de nouveaux modes de production.

... mais conjoncture délicate à prévoir pour 1981

Pour Jean Jacquet, l'année 1981 est lourde de quatre menaces pesant sur les marchés, la compétitivité, les emplois, le volume de production.

Une mauvaise tenue des marchés est à prévoir. Si, sur ce plan, l'année 1980 était étale par rapport à 1979, 1981 laisse entrevoir pour l'autobus de sombres perspectives dues à la fin des opérations d'équipement des réseaux, à la mauvaise conjoncture et au fait que les réseaux renouvellent plus leur parc qu'ils ne l'étendent.

Pour les autocars (— 18 % en 1979, — 5 % en 1980), leur mauvais comportement laisse craindre que la chute du marché

enregistrée ne puisse être jugulée rapidement, surtout pour les autocars de ligne, dont le volume a chuté de 21 % par suite du non-renouvellement des matériels.

A l'exportation, le renchérissement du coût du pétrole et le volume de devises que représente son achat pour les pays en voie de développement, traditionnellement clients de l'industrie française comme l'Afrique noire francophone par exemple (1), fera de plus en plus en sorte que ces pays n'aient plus les moyens de leurs importations.

En ce qui concerne la compétitivité et la rentabilité, la politique de franc cher menée actuellement ne peut avoir à l'évidence que des effets négatifs. Cette difficulté, qui échappe à l'action de RVI, est du domaine politique. Mais ses conséquences risquent de se manifester sur les volumes de production et, éventuellement, l'emploi.

Enfin, on note, en cette période de crise, un net durcissement de la concurrence.

L'avenir technique : de l'autobus futur...

Avec 50 personnes aux études et la réalisation terminée d'une caisse-maquette destinée au banc de résistance des matériaux, le programme de développement de l'autobus futur R 312 est, pour M. Baud, directeur des études, bien engagé et de manière conforme au planning. Les prochaines étapes verront, avec l'aide de l'Etat, un programme d'essais de freinage destiné à tester les freins bi-disques retenus pour le véhicule, la réalisation d'un premier prototype et la passation d'un contrat de recherche relatif à la motorisation (mise au point d'un moteur d'autobus spécifiquement urbain, optimisation de la chaîne

cinématique). En tout, cinq prototypes seront réalisés pour des essais d'endurance portant sur 200 000 km. Une réflexion sur les opérations de maintenance sera menée en relation avec la profession, la sortie en série étant prévue pour janvier 1985.

... aux véhicules électriques

Dans le domaine industriel, deux véhicules ER 100 et PER 180 concrétisent le renouveau de la traction électrique. Au trolleybus ER 100, construit à 230 exemplaires en collaboration avec TCO ou Alsthom et doté d'un groupe thermique d'autonomie, viendra bientôt s'ajouter le PER 180. Ce trolleybus bimode réalisé sur la base de l'autobus articulé PR 180, se caractérise par deux chaînes cinématiques, l'une électrique (alimentée par ligne aérienne) et l'autre thermique (moteur diesel), pouvant être utilisées alternativement (2).

Dans le domaine de la recherche et du développement, les études s'orientent vers différents produits :

— le bimode électrique développé par Trégie et TCO est actuellement en cours d'expérimentation ; l'innovation porte ici sur la traction, toute électrique, avec l'énergie fournie, soit par la ligne aérienne, soit par des batteries au cadmium nickel, le tout réalisé sur les bases du PER 180 ;

— le SL 25, minibus électrique à recharge par « biberonnage » (28 places, 800 kg de batteries, autonomie de 3,5 km) ;

— le projet « Phoebe », caractérisé par l'hybridation thermique et électrique (batteries), permettrait d'obtenir, avec 1 000 kg de batteries les mêmes caractéristiques qu'un PR 100 thermique pour une autonomie de 2 km (durée de vie des batteries de 2 000 heures).

(1) Le Sénégal consacre actuellement plus de 54 % de ses dépenses extérieures à l'achat de pétrole.

(2) Pour plus de précisions sur le PER 180, se reporter à « Transport public » de janvier 1981.

Réponses aux questions de la profession

Un certain nombre de demandes formulées l'an dernier lors de la première table ronde ont depuis reçu réponse.

Ainsi en est-il du restylage de la **face avant du SC 10**, présentée à cette occasion, et sur laquelle nous reviendrons plus bas.

Le point noir de la **consommation du PR 100** s'est bien estompé, avec le montage d'un ventilateur débrayable pour réaliser des économies d'énergie, surtout en période hivernale. En revanche la solution consistant à remplacer le régulateur toutes vitesses par un régulateur mini-maxi ne semble pas évidente, et les recherches continuent sur ce point.

L'**autobus articulé PR 180**, déjà opérationnel dans quelques réseaux (Toulon, Orléans, Lorient...) sera vraisemblablement vendu à 100 ou 150 exemplaires en 1981 : 10 à 15 véhicules sont actuellement produits par mois.

Enfin, en ce qui concerne l'**assistance technique et les pièces de rechange**, la structure spécifique mise en place a apporté semble-t-il de notables améliorations par rapport à la situation antérieure.

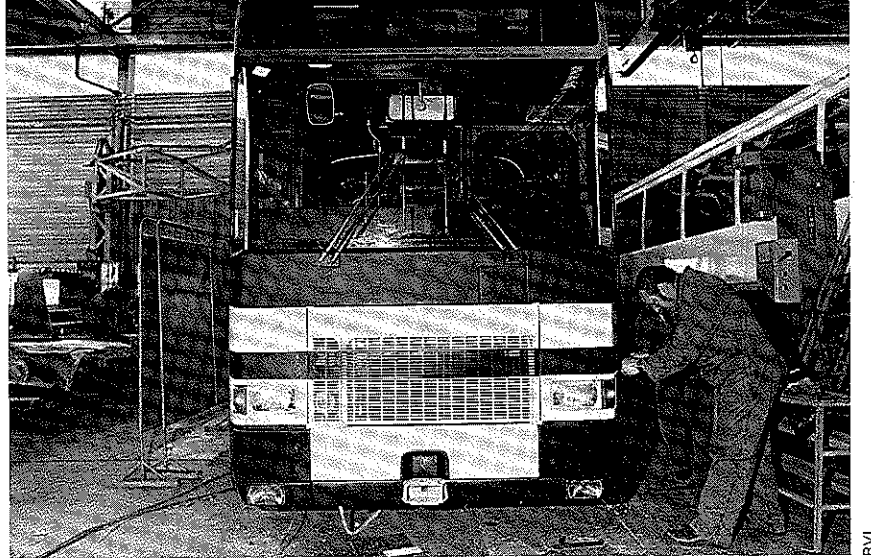
Tout cela montre qu'il s'est effectivement passé quelque chose suite aux premières tables rondes de janvier 1980. C'est après tout le premier but poursuivi par ces réunions, dont le caractère périodique apparaît de plus en plus nécessaire.

Une nouvelle face avant pour le SC 10

La nouvelle face avant va changer la physionomie de ce véhicule qui n'a par ailleurs cessé de se perfectionner depuis 1965. Pour RVI, c'est essentiellement une modification de style, qui s'est accompagnée de quelques améliorations techniques.

La **girouette**, de très grandes dimensions, offre néanmoins la possibilité de maintenir les girouettes actuelles. La «casquette» a été réduite et l'entrée d'air aménagée sur toute sa largeur. La girouette est réalisée en stratifié compact teinté dans la masse.

Le **pare-brise anti-reflets**, caractéristique du véhicule, demeure, mais avec une courbure moins prononcée, qui a permis d'installer des essuie-glaces de 700 mm avec lave-glace incorporé.



La maquette de la face avant du SC 10 en cours de finition. On remarquera les importantes dimensions de la girouette ainsi que le carénage de l'ensemble des éléments du bas de caisse.

Le **pare-chocs** avant est réalisé en tôle pour sa partie frontale et en néoprène noir sur armature en acier sur les côtés. Le même parti a été adopté pour le pare-chocs arrière.

Les **portes** avant, milieu et arrière se voient dotées d'un maximum de surface vitrée en hauteur et en largeur, tandis que la face arrière subit quelques modifications de détail (carénage des feux à cinq fonctions, pare-chocs).

Le SC 10 sera commercialisé sous son nouveau visage à partir de l'automne prochain.

PR 100 : des actions nombreuses

Les actions engagées par RVI sur les véhicules PR 100 et PR 100 MI sont nombreuses et pour certaines ambitieuses.

On a vu que la **consommation de carburant** préoccupait le constructeur (et les exploitants) et divers remèdes ont été apportés à ce jour : ventilateur débrayable, couple de pont de 12 x 41 (11 x 41 en option). Pour la pompe d'injection, le régulateur mini-maxi a donné de bons résultats sur piste d'essais, non confirmés en exploitation. Des gains ont été enregistrés avec la boîte Voith dont les régimes de passage des vitesses avaient été abaissés. Les régimes «superabaissés» n'offrent en revanche pas d'intérêt. En ce qui concerne la consommation d'énergie des auxiliaires, les résultats des études en cours pour l'autobus futur R 312 à partir du moteur MI seront utilisés, dans la mesure du possible et pas avant 1982, sur le matériel PR 100 MI.

Diverses autres actions sont engagées visant à améliorer la stabilité du ralenti, les transmissions (boîte PAM 412 C 70 notamment, dont 316 exemplaires sont en service dans les réseaux) et la tenue des treillis contre la corrosion.

RVI a annoncé que, sur le train avant, le montage sur roulement des triangles de suspension serait réalisé en série à la fin de l'année. A ce jour cependant, la solution «Cupralinox» semble être un compromis intéressant.

La remotorisation des premières séries de PR 100 intéresse tout d'abord le moteur V 800, dont l'échange-réparation est proposé à 31 000 F. L'adaptation d'un V 8-540 Perkins reviendrait à 46 000 F et à 100 heures de main-d'œuvre. Un réseau ayant pratiqué cet échange signale une bonne tenue après 3 ans de service et 150 000 km.

La remotorisation avec moteur Baudouin, qui ne semble pas tenter RVI à cause de son prix élevé, sera néanmoins essayée par plusieurs réseaux.

Enfin l'échange du moteur Perkins V 8-510 et son remplacement par un V 8-540 est maintenant possible.

Notons enfin que, pour les kits d'insonorisation destinés aux PR 100, la volonté des réseaux de s'équiper s'émousse devant le vieillissement des véhicules concernés, compte tenu du fait que cette question est déjà vieille de deux ans et demi.

PR 180 : du prototype à la série

Les essais de l'autobus articulé PR 180 menés dans différents

réseaux comme Toulon, Orléans ou Lyon ont permis d'améliorer rapidement ce nouveau produit. A Lyon, où les essais se poursuivent depuis septembre 1980 sur la ligne 53, longue de 15 km, dix heures par jour, le véhicule, équipé d'une boîte Voith 854, a déjà parcouru 20 000 km. Aucun ennui majeur n'a été signalé au niveau des organes principaux. Sa consommation moyenne aux 100 km (compteur Coflu) est de 54,27 litres.

L'expérience a déjà permis de modifier la commande d'accélération, ainsi que les butées de braquage sur l'articulation, tandis qu'un ventilateur débrayable était substitué au ventilateur fixe.

Pour remédier aux bruits de suspension apparaissant sur mauvais revêtement, une étude est en cours et les lames maîtresses et sous-maîtresses ont été modifiées.

Les points qui restent à améliorer sont le renforcement des amortisseurs de l'articulation et les transmissions. Pour ce dernier domaine, le montage d'une boîte ZF 4 HP 500 (lock-up et quatrième en prise directe) offrant des passages de vitesses plus confortables et équipée d'un ralentisseur incorporé efficace jusqu'à 3 km/h, devrait pouvoir éliminer les à-coups dans les montées et descentes de vitesses et régler le problème des vibrations de transmissions entre les deux ponts.

Réalisé en un temps record, le PR 180 a largement profité des essais menés dans plusieurs réseaux. Les améliorations qui ont résulté sont le fruit d'une collaboration avec la profession, qui

a permis à l'autobus articulé RVI de passer assez rapidement du stade de prototype au stade commercialisable.

Autocars : des questions pour l'avenir...

La transformation de la réglementation régissant l'exploitation des lignes interurbaines entraînera probablement une modification des conditions d'utilisation des véhicules et de ce fait aura une influence directe sur leur conception. Mais dans quel sens ?

Si la question reste, après tout, relativement subsidiaire pour les transporteurs, elle ne l'est pas pour un constructeur. Les débats ont montré qu'il était difficile d'y répondre simplement.

Il est difficile d'affirmer que la loi sur les TPIL modifiera peu la tendance à exploiter à l'aide de véhicules mixtes (ligne/petit occasionnel), ou au contraire que la nouvelle réglementation conduira les entreprises à séparer leurs activités de ligne des autres activités (spécificité des véhicules). Les participants ont toutefois été unanimes pour dire que l'intervention des collectivités qui tiennent à avoir du matériel récent entraînera un rajeunissement des parcs exploités.

La déréglementation des transports effectués à l'aide de véhicules de moins de neuf places, mis hors coordination, risque, elle, d'entraîner une augmentation des véhicules de petite capacité au détriment des autocars. Pour mieux connaître les besoins futurs du marché, la création d'une commission «autocar futur» a été souhaitée. Composée

de représentants des exploitants (UTPUR et, si possible, FNTR), elle aurait pour mission de définir les types de matériels nécessaires aux différentes exploitations, de déterminer les critères d'utilisation pour chaque type de matériel et de préciser les spécifications techniques imposées par les critères d'utilisation.

Sa composition évoluerait en fonction des problèmes traités : majorité d'exploitants dans la phase d'étude du besoin, majorité de techniciens dans la phase de conception.

L'évolution des gammes

Le S 53 ne devrait pas évoluer considérablement dans les années qui viennent. La motorisation et la boîte de vitesses ne changeront pas, il n'est pas prévu une suralimentation du moteur actuel, ni l'automatisation de la boîte de vitesses.

Seules évolutions à noter, l'esthétique de la carrosserie et une diminution de l'effort sur la pédale d'embrayage pour permettre aux femmes d'utiliser plus facilement ce type de matériel.

Par contre, le PR 14 a subi des modifications. Notons entre autres :

L'adoption du moteur suralimenté refroidi qui devrait, d'après RVI, avoir une bonne fiabilité ; les différentes pièces du moteur ont été renforcées pour tenir compte de l'augmentation des efforts ;

Une boîte de vitesses changée pour tenir compte de l'augmentation du couple du moteur ;

Un couple de pont allongé en fonction de la motorisation, ce qui permet au véhicule d'atteindre 120 km/h avec une consommation légèrement inférieure (ce qui pose le problème de l'homologation de pneumatiques de grande vitesse) ;

Une ventilation et une climatisation du véhicule revues au niveau du désembuage des glaces latérales et du pare-brise, la commande de la ventilation et de la climatisation étant ramenée au tableau de bord.

Enfin, le S 57, autocar de ligne dérivé du E 7 et doté d'une porte médiane, se fabriquerait à 10 ou 12 exemplaires par mois.

Evolution prudentes, dans un contexte aujourd'hui délicat du fait du renouvellement du matériel de moins en moins satisfaisant et de l'évolution réglementaire qui laisse planer, on l'a vu, de nombreuses incertitudes quant à la tenue du marché de l'autocar de ligne.

M.O.

Un nouveau style pour l'arrière du SC 10 : portes vitrées de haut en bas. Carénage des feux et intégration du pare-chocs dans l'ensemble de la carrosserie.



Angoulême : aménagements de «bouts de lignes»

Le Syndicat intercommunal du grand Angoulême a entrepris d'équiper le terminus des lignes d'autobus d'édicules destinés à répondre à deux objectifs :

- Développer un programme social en créant, au terminus des lignes, un local de repos et d'hygiène utilisable pendant les instants de régulation par les conducteurs-receveurs.
- Dans certains cas, quand le besoin s'en fait sentir, créer de vrais abris qui ne soient pas seulement des supports publicitaires auxquels on fait jouer le rôle de coupe-vent mais qui permettent aux usagers de se préserver du vent, de la pluie, de s'asseoir et de trouver une information complète.

Deux types d'édicules ont été mis en place selon les opportunités et la sensibilité des lieux du point de vue du site :

- Un programme de trois constructions en «dur», conçues par un architecte et donc marquées d'un style et d'une bonne intégration à l'environnement (voir photo).

- Un programme de cinq constructions préfabriquées, conçues par une société nantaise «F.B.C.». Ces constructions, ensembles de modules additionnables, sont d'un style suffisamment dépouillé pour bien s'intégrer dans les zones à caractère moderne ou nouveau, où généralement se situent les bouts de lignes. Elles présentent aussi le grand avantage de pouvoir se mettre en place plus vite que les constructions en «dur». Ainsi, moins de six mois ont séparé l'instant de la décision du Syndicat intercommunal et celui de l'ouverture de la première installation (voir plan).

Plan d'un module préfabriqué pour l'attente des voyageurs et le repos du personnel. Là aussi des toilettes sont mises à la disposition du personnel.

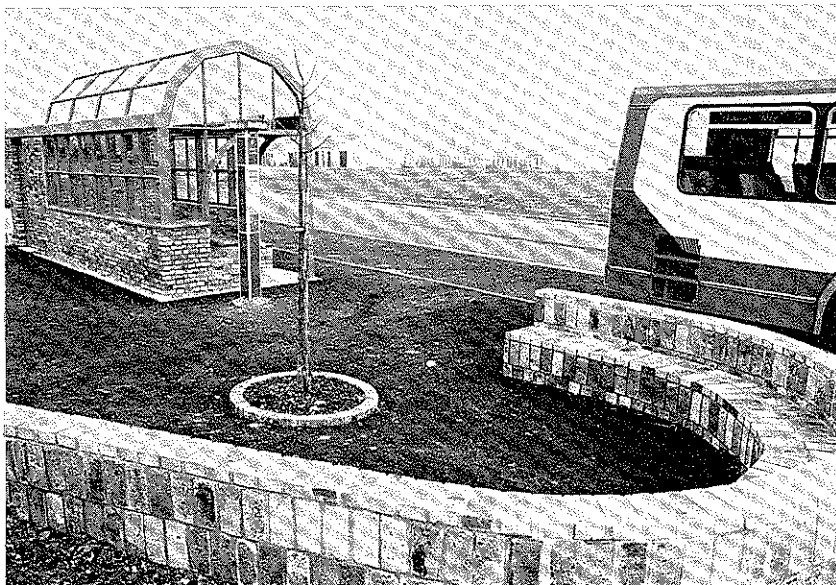
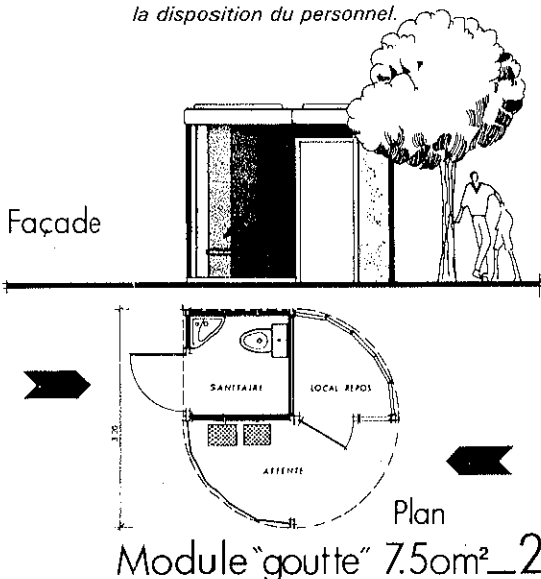


Photo 1 : Abris pour le public et local de repos (avec toilettes) réservé au personnel en «bout de ligne» d'Angoulême.

grer dans les zones à caractère moderne ou nouveau, où généralement se situent les bouts de lignes. Elles présentent aussi le grand avantage de pouvoir se mettre en place plus vite que les

constructions en «dur». Ainsi, moins de six mois ont séparé l'instant de la décision du Syndicat intercommunal et celui de l'ouverture de la première installation (voir plan).

Renault V.I. poursuit son effort à l'exportation

La division autocars et autobus a, en 1980, réalisé un chiffre d'affaires de 1,813 milliard de francs, en hausse de 18 % par rapport à 1979.

En France, Renault V.I. a consolidé ses positions en couvrant 62 % du marché autocars + autobus et plus de 80 % du marché des autobus seuls.

A l'étranger, le chiffre d'affaires a atteint 519 millions de francs, soit 29 % du total. Les livraisons ont porté sur plus de 2 800 véhicules :

- près de 800 autocars et autobus exportés principalement vers les pays africains-francophones (Côte-d'Ivoire, Sénégal, Cameroun, Zaïre) avec une belle percée en Egypte (40 autobus urbains pour la ville d'Alexandrie font suite à la commande de 204 autocars et autobus enregistrée au cours du premier semestre 1980) et les premiers résultats en Europe ;

- plus de 2 000 châssis dérivés de camions, à destination notamment de l'Irak et du Venezuela.

La division autocars et autobus de Renault emploie 4 200 personnes, dont 2 700 à l'usine d'Annonay (Ardèche) et 1 300 à celle de Vénissieux (Rhône). En 1980, la production a atteint 2 900 véhicules built-up et 2 300 châssis ou soubassements dérivés des véhicules industriels.

Gadget électronique anti-fraude

La mise en place, au réseau de Douai, d'oblitérateurs de récupération (CAMP et ALMEX, système Gryspeerdt à perforations), avec passage au ticket pré-payé, posait le problème de la correspondance : bien que limitée à moins de 1 % des voyageurs, celle-ci doit être néanmoins contrôlable.

Le problème a été résolu par la mise en mémoire des courses et sections associées aux heures correspondantes de passage. Le tout, conditionné dans un boîtier de type machine à calculer de poche, permet aux contrôleurs d'appeler sur un clavier l'heure d'oblitération du ticket et, de fait, le contrôle est réalisé. En outre, l'oblitération codée, illisible pour l'usager, insécure l'éventuel fraudeur.

Un «feu vert» pour des handicapés de la vue

Des efforts non négligeables sont déployés pour faciliter le déplacement en ville et l'accessibilité des édifices publics aux handicapés moteurs. Par contre, la circulation dans les agglomérations demeure problématique pour les handicapés de la vue, non-voyants et mal-voyants. La traversée d'une rue présente de plus en plus, pour eux, un risque certain et continu.

Pour remédier à cette difficulté, une entreprise mulhousienne, la société CLEMESSY, s'est préoccupée de ce problème et a conçu un système de signalisation facilitant aux handicapés de la vue la traversée de la voie publique aux intersections munies de feux tricolores avec passages piétons protégés. Le système est simple. Il se présente sous forme d'un petit ensemble homogène pouvant se loger dans les feux tricolores. Il émet un signal sonore de 3 ou 4 secondes lorsque le feu du piéton passe au vert, indiquant ainsi au non-voyant que la voie est libre. Ce signal n'est pas à considérer comme guide, mais comme repère. En application depuis quelques années en Suède, ce système est expérimenté en France, et plus spécialement à Mulhouse.

Le «SSHV» (signal sonore pour handicapés de la vue) existe en version standard KF 76 S (émission du signal : 3 à 4 secondes en début de vert ; pas de signal de fin de vert ; signal émis par ronfleur ; 110 ou 220 V ; intensité absorbée : 76 mA en 110 V et 31 mA en 220 V ; prix approximatif HT : 500 F) et en version spéciale (signal pouvant se régler pour des durées de 1 à 10 secondes ; possibilité d'adapter, en fin de vert piéton, une émission de cinq signaux sonores, d'une seconde d'intervalle indiquant la fin de séquence). Pour différents passages dans un même secteur, le SSHV existe dans différentes tonalités. Pour augmenter l'efficacité de ce dispositif sonore, il est conseillé de fixer, de part et d'autre de la voie, sur le support des feux, des panneaux routiers de signalisation indiquant aux automobilistes le passage piéton pour handicapés de la vue.

Nouvelle girouette électronique pour autobus

La division «Luminator» de la société Gulton, spécialisée dans les transports publics, produit notamment des systèmes de diffusion d'air et d'éclairage pour les autobus et les trains. Elle vient de lancer en Europe la girouette électronique «Luminator» pour autobus.

Les systèmes actuels d'affichage (destinations imprimées sur une bande de tissu) ont une capacité maximale d'une centaine de lignes ; leur durée de vie dépend de l'usure ; en cas de modification, leur mise à jour nécessite un changement coûteux ; l'information visible est limitée à une ligne.

La nouvelle girouette électronique Luminator présente les caractéristiques suivantes :

- jusqu'à trois afficheurs (à l'avant, à l'arrière et sur le côté de l'autobus) sont commandés simultanément depuis le siège du conducteur ;
- la mémoire électronique peut contenir jusqu'à 2 000 lignes de 15 caractères chacune,
- plusieurs lignes successives d'information peuvent être affichées de manière cyclique, autorisant ainsi l'affichage de messages plus longs.

Ce système permet la clarté de messages très lisibles ainsi que l'économie et la souplesse d'utilisation en raison de la facilité avec laquelle les destinations enregistrées en mémoire peuvent être changées.

Gare du Nord : automatisation des contrôles

La SNCF a notifié au groupe-ment CGA-Alcatel-Camp une commande pour le contrôle automatique des titres de transport des lignes de banlieue de la nouvelle gare du Nord qui sera mise en service en septembre prochain.



Un autobus de «Oxford City» équipé avec la girouette électronique Luminator.

L'équipement de la gare comportera une centaine de passages de contrôle et une centralisation des données avec système de supervision depuis un poste central. Des portillons seront placés en entrée et en sortie des quais ainsi qu'aux accès de correspondance avec le métro. Ces nouveaux portillons à lecteurs réversibles linéaires ont déjà été expérimentés, depuis septembre 1980, aux accès banlieue de la gare Montparnasse.

Le futur tramway nantais à l'honneur

Une maquette au 10^e du futur tramway nantais est à l'honneur à Paris et à Clermont-Ferrand où elle est présentée :

— A Paris : du 4 février au 30 mars 1981, au Centre culturel Georges Pompidou, dans le cadre de l'exposition «De métros en tramways».

— A Clermont-Ferrand, du 20 février au 20 mars 1981, où se tient l'exposition «Les transports urbains de l'agglomération clermontoise hier, aujourd'hui et demain», organisée par le Centre régional de documentation pédagogique avec la collaboration de la Société des transports en commun de la région clermontoise.

Nominations

- M. René BEAUSSIER, secrétaire général du Groupement intersyndical des services ouvriers de la RATP, a été nommé membre du conseil d'administration de la Régie au titre de représentant du personnel, en remplacement de M. André BONNAUD pour la période restant à courir du mandat de ce dernier, soit jusqu'au 15 janvier 1984.

- M. Alain FRYBOURG, ingénieur des Ponts et Chaussées, vient d'être nommé chef de la Division des études économiques de la Direction des transports terrestres, en remplacement de M. Marcel RAYNALT.

- M. Bernard HANON, directeur général adjoint, chargé de la branche automobile à la Régie nationale des usines Renault, a été nommé directeur général du groupe Renault, aux côtés de M. Bernard VERNIER-PALLIEZ, président-directeur général. Tout en conservant ses responsabilités dans la branche automobile, M. Hanon secondera directement M. Vernier-Palliez en ce qui concerne la définition et l'orientation de la stratégie à moyen et à long terme du groupe Renault.

Au Conseil supérieur des transports

- MM. Claude LEMARCHAND, ingénieur principal adjoint à la direction commerciale voyageurs de la SNCF, André NEGRE, chargé de mission au service des relations avec la clientèle à la Compagnie Air France, ont été désignés en qualité de conseillers techniques auprès du Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées. M. Lemarchand remplace M. Gilles Presson.

Commission du langage des transports

Un arrêté du 27 janvier 1981 modifie la composition de la Commission du langage des transports. Les membres nommés au titre de représentants du ministère des Transports sont :

- MM. Louis COLAS, ingénieur principal adjoint au chef du département de documentation à la SNCF,

Claude GRESSIER, ingénieur des Ponts et Chaussées

Gérard HILLAIRE, attaché d'administration centrale

David JACOB, conseil juridique à l'Office national de la navigation

Louis JOCARD, administrateur civil

- Mme Marie-Thérèse MCHANETZKI, chef du service information de la FNTR

- M. Georges PINSON, ingénieur principal SNCF.

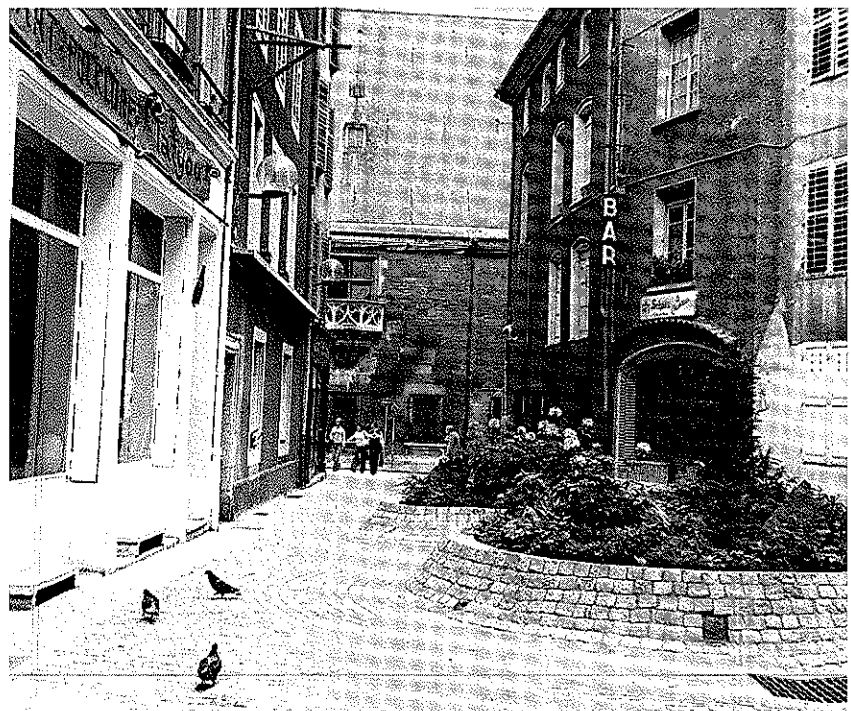
*Ci-dessous :
zone piétonne Saint-Michel
à Nancy*

Bibliographie

• Effets induits zone piétonne

Cette publication CETUR-CETE d'Aix-STU constitue la synthèse de deux rapports d'enquêtes et de recherches sur les moyens d'intervention permettant de mieux maîtriser les effets de la «piétonnisation». En effet, la réalisation d'espaces piétons est présentée généralement comme un moyen mis au service d'une politique urbaine pour la revitalisation des centres engorgés par l'automobile. Afin de vérifier si les zones piétonnes réalisées ces dernières années ont bien atteint cet objectif, il a semblé intéressant aux auteurs d'étudier les effets de la réalisation d'espaces piétons sur le marché foncier et le marché immobilier, les activités, l'habitat et la vie sociale et culturelle des habitants. Quels sont les moyens dont disposent les municipalités pour freiner certains effets ou en encourager d'autres ? Ces espaces piétons constituent-ils les seules solutions pour enrayer l'envahissement automobile ? Telles sont quelques unes des questions auxquelles cette étude tente de répondre.

CETUR - 8, av. A. Briand -
92223 Bagneux - Tél. : 657.11.47.



• Rues et places piétonnes dans les quartiers traditionnels

Publié par le CETUR, en collaboration avec le Service technique de l'urbanisme (STU) du ministère de l'Environnement et du Cadre de vie, cet ouvrage se compose de deux documents :

— le premier, «Guide de conception et de réalisation», aborde successivement les problèmes soulevés par les études préalables aux décisions, la conception géométrique et architecturale, les équipements, la réalisation et la conduite des travaux, la réglementation, l'exploitation, la gestion et l'entretien de ces espaces. Deux monographies, présentées en annexe, décrivent les opérations piétonnes de Bordeaux et d'Alençon. (Vente au CETUR : 80 F) ;

— le second, «Plastique et technique des sols mobiliers urbains», traite de différents aspects de la conception et de la réalisation des sols (plastique, architectural, technique) ainsi que de leurs vieillissement, nettoyage, et possibilités de réparation. Il contient un catalogue critique des matériaux utilisables, ainsi qu'une enquête sur les revêtements des différentes voies piétonnes françaises. (Vente au CETUR : 100 F).

Cette publication traite essentiellement des espaces piétonniers situés en site ancien. Elle a pour objectif de présenter aux aménageurs, concepteurs ou techniciens, décideurs et gestionnaires de ces espaces une synthèse des connaissances acquises dans le domaine de ces aménagements.

Renseignements : Mme PARIS, Mlle BROCHE, Service Documentation du CETUR - Tél. : 657.11.47.

• Le mobilier urbain

Publié par le CETUR, ce document, intitulé «Le mobilier urbain : recensement des équipements français», constitue un catalogue par type de mobilier classé suivant sa fonction principale. Pour chacun d'eux sont établies :

— une fiche générale d'introduction indiquant des renseignements sur la position, l'intégration et les contraintes d'implantation ;

— des fiches spécifiques correspondant à un certain type de fabrication.

Cet ouvrage s'adresse à tous les concepteurs, aménageurs et réalisateurs des administrations, des villes, des bureaux d'études ainsi qu'aux fabricants de ce mobilier.

Renseignements : Mmes PARIS et CAVAILLES - Tél. : 657.11.47. En vente au CETUR : 65 F + frais de port.

• Les transports collectifs urbains et l'information

Ce document, publié par le CETE de l'Est et le CETUR (octobre 1980, B. Jélocha), tente de répondre à quelques questions que l'on peut se poser à propos de l'information : quelle information sous quelle forme ? A quels groupes cibles ? Les usagers et les non-usagers des transports collectifs sont-ils bien informés ? L'image des transports collectifs peut-elle être améliorée par une information adaptée ? etc. L'auteur fournit des éléments de réponse, tirés soit de la réflexion, soit d'observations, soit d'études existantes et signalées dans la bibliographie qui complète le document. Quelques annexes montrent des exemples d'information réellement diffusée.

• Transports et urbanisme

La revue *Urbanisme* a édité en janvier 1981 un numéro spécial «Transports» comportant, outre des actualités transports, un dossier d'articles écrits aussi bien par des architectes et des urbanistes que par des ingénieurs circulation ou des responsables transports. On y trouve des titres tels que : Transports et urbanisme (Dumontier/Smadja) ; Transports collectifs régionaux, évolution récente et intégration dans la ville (Raynalt) ; Rouen : un plan de circulation et une action globale sur le centre (Getti) ; Besançon : transports collectifs (Nappe) ; Les sites propres de transport en commun dans les villes nouvelles (Flandrin) ; Gares du RER et quartiers de la ville nouvelle ; Formes d'urbanisation nouvelle et transports collectifs (Oudin, de Segonzac, Dekkers) ; Les transports urbains du futur (Charbit).

Urbanisme - 62, rue Ampère - 75017 Paris - Tél. : 267.43.13.

• UITP Revue, Vol. 29, 3/1980

Au sommaire de ce numéro : le métro de Marseille ; Procédé de planification de l'exploitation d'un réseau d'autobus (Ceder, Gonen), basé sur le système mis en place par le réseau national d'autobus d'Israël, procédé faisant appel à une méthode d'optimisation pour l'affectation des autobus aux parcours ; Zones piétonnières dans les centres urbains : leur desserte par les transports publics (Grabe, Utech), rapport allemand établissant, en particulier, les relations entre espaces piétons et transports publics, dans lequel les auteurs exploitent les résultats d'une enquête effectuée auprès des entreprises membres de l'UITP sur les conséquences de

PETITE ANNONCE

Cause cessation activité, Société transports urbains vend

40 oblitérateurs CAMP Type AJ

en très bon état - disponibles immédiatement, prix intéressant.

S.B.T.A.

5, Place André Malraux
75001 PARIS - Tél. : 261.62.94

l'aménagement de zones piétonnes sur les transports publics.

UITP - Av. de l'Uruguay 19,
B-1050 Bruxelles - Belgique.

• Choix entre modes de transport de personnes en zone urbaine

Publié par l'OCDE (136 pages), cette étude examine les mesures à long et moyen termes susceptibles de modifier le choix entre différents modes de transport, en considérant tous les moyens de déplacement : voiture particulière, transports en commun, deux-roues et marche à pied. Plus de trente projets expérimentaux mis en place dans des villes des pays de l'OCDE sont analysés. Le rapport présente également une évaluation des modèles de répartition modale utilisés comme outils de prévision dans le processus d'amélioration de la planification et de la gestion de transports urbains.

En vente : Division de presse de l'OCDE - 2, rue André Pascal - 75775 PARIS CEDEX 16 - Prix : 30 F.

• Evaluation des systèmes de stationnement urbain

Ouvrage publié par l'OCDE (120 pages). La politique de stationnement est un élément essentiel de la planification et de la gestion du transport urbain. En raison du besoin croissant d'équilibre des transports public et privé, une évaluation de l'efficacité des mesures et des stratégies de stationnement en milieu urbain deviendra probablement plus importante dans les années à venir. Cette étude se base sur des enquêtes effectuées dans quinze villes de l'OCDE.

En vente : Division de presse de l'OCDE - Prix : 40 F.

• France

La Documentation française publie un livre de poche (160 pages) sur la France, illustré par des photographies en couleur et en noir, réalisé par Jean Robert Leselbaum, sous la direction de Paul Martinet. Il présente l'histoire, les institutions, la société, les activités économiques et culturelles, ainsi que la place de la France dans le monde.

PETITE ANNONCE

LA VILLE D'AMIENS

(150 000 habitants)

RECRUTE :

Directeur pour réseau de transports urbains (80 bus)
dans le cadre d'une société d'économie mixte à créer.

Expérience souhaitée.

Candidature et C.V. à transmettre à :

MONSIEUR LE MAIRE
B.P. 2720
80027 AMIENS - CEDEX

Chaque partie est considérée comme un tout. Le texte est précédé d'une présentation synthétique et complété par de nombreux tableaux, encadrés et cartes.

On trouvera des tableaux présentant les dynasties et les régimes français, les données les plus récentes sur la justice, les finances locales, la force de dissuasion, la population française, les jeunes, les salaires, les minerais et l'énergie, le programme nucléaire français, les atouts de l'économie française, etc...

En vente dans les librairies de la Documentation française - Prix public de l'éditeur : 27 F.

• Deux expériences anglaises de transport en milieu rural

Rapports publiés par le TRRL (Transport Road Research Laboratory). L'une de ces expériences concerne un service de taxi collectif de rabattement vers un service d'autobus régulier et l'autre un système de partage à plusieurs de voitures particulières, système organisé et centralisé.

Les deux expériences font partie du programme de démonstration gouvernemental britannique appelé Rutex (Rural transport experiments) et ont été suivies par le TRRL qui publie d'ailleurs les deux rapports dont sont extraits les renseignements ci-après.

Dans la première expérience (Colsterdale)*, les tarifs pratiqués étaient analogues à ceux en vigueur sur les lignes régulières

environnantes, mais malgré cela et en partie à cause du taux de motorisation élevé de la zone desservie, la fréquentation du service a été très basse et les coûts n'ont pu être couverts qu'à raison de 20 % par les recettes directes. Dans ce cas il s'agissait de transporteurs professionnels qui effectuaient le service, alors que dans la seconde expérience (Hackforth)** il s'agissait (et il s'agit toujours) de conducteurs volontaires. D'après le TRRL ceci était d'ailleurs la condition sine qua non pour rendre le service de Hackforth économiquement viable, car là encore la demande était réduite comparée aux déplacements effectués régulièrement par les ménages ne disposant pas de voiture. En dépit de cela, le service est considéré comme un succès par ses utilisateurs.

* Rural transport experiments: Hackforth and district par sharing service, TRRL Supplementary report 5945.

** Rural transport experiments: Hackforth and district car sharing service, TRRL Supplementary report 5945. TRRL, Crowthorne, Berkshire RG11 6AU, Grande-Bretagne.

• L'industrie de l'autobus en France

Etabli par Ecoplan International, ce rapport est écrit en anglais et couvre en 120 pages la conception, les performances, le financement et l'avenir des autobus en France.

Ecoplan - 4, rue de Chevreuse - 75006 Paris - Tél. : 322.11.51