

Quels transports collectifs urbains demain pour le Pays de Mayenne ?



Association Tracés

3, lotissement du Champ de l'Aire

53 100 Mayenne

☎ 02 43 04 55 20

mobilite53@wanadoo.fr

www.mobilite53.com



Pays de la Loire

Fédération nationale des associations
d'usagers des transports

40 Avenue Chanzy

53000 Laval

☎ 02 43 53 15 54

<http://chez.com/fnautpddl>

Les transports publics ont connu ces dernières années un regain d'intérêt, dans un contexte de prise de conscience environnementale de plus en plus prononcé. Longtemps considérés comme réservés aux grandes villes françaises, les transports collectifs urbains se sont développés dans des villes de moins de 20 000 habitants : Vitré a récemment étendu son offre et parié sur la gratuité pour développer son réseau, Landerneau a augmenté son nombre de bus en circulation et vu croître rapidement sa fréquentation tout en maintenant une tarification payante et le réseau de Flers devrait bientôt être redéfini. Récemment Mayenne a décidé d'étendre l'offre de son réseau créé en 1990.

Bien que tous ces réseaux concernent des villes de taille similaire, les autorités organisatrices ont fait des choix de développement différents : instauration ou non du versement transport, réseaux payants ou gratuits, etc.

Quelles sont les forces et les faiblesses de ces différentes options ? Quels enseignements peut-on en tirer pour la Ville de Mayenne. Afin de répondre à ces questions, nous nous proposons d'étudier et de comparer ces choix de développement choisis par ces villes de l'ouest rural que sont Landerneau, Argentan ou encore Vitré.

1. Les transports urbains à Mayenne, un état des lieux.

	LANDERNEAU	ARGENTAN	MAYENNE	VITRÉ
population	15 141h	18 321h	14 583h	14 000h
gratuité	NON	NON	OUI	OUI
nombre de lignes	6	4	4	8
Kilométrage annuel	?	114 352	34 000	104 000
circule pendant les grandes vacances	OUI	OUI	OUI	OUI
circule le week-end	le samedi uniquement	NON	le samedi matin uniquement	le samedi uniquement
heures de circulation	6h25 - 19h en semaine	7h10 - 18h40 en semaine	8h - 12h45 lundi et samedi 13h30 - 18h40 du lundi au vendredi	7h - 19h
desserte des établissements scolaires	OUI	OUI	NON : pas aux heures adéquates	OUI
desserte des communes environnantes	NON	OUI : Sarceaux	NON	NON
horaires disponibles sur Internet	OUI	OUI	OUI	NON
fréquentation mensuelle sans scolaires	11 350	-	2600	-
fréquentation mensuelle scolaire (calculée sur 10 mois)	8 500	-	-	-
fréquentation annuelle totale	221 000	232 000	26 000	215 000

A Vitré, les bus urbains transportent également 90 000 enfants par an pour des déplacements de groupe.

Alors que des réseaux de bus se sont développés tant en terme d'offre que de fréquentation au cours de ces dernières années à Landerneau ou à Vitré par exemple, le réseau de Mayenne ne dispose-t-il pas d'un potentiel de développement important ?

2. Les jeunes, premiers clients des transports collectifs.

Le renforcement des transports urbains est un des éléments qui peut contribuer à renforcer l'attractivité de Mayenne auprès des jeunes. En effet, un lien évident existe entre la proportion des jeunes sur un territoire et le développement des transports collectifs : une étude¹ menée en 2001 par l'Observatoire régional des transports (ORT) des Pays de la Loire dans les sept plus grandes agglomérations de la région a montré que 78% des moins de 20 ans utilisent le bus comme principal moyen de déplacement et seulement 12% la voiture.

Par ailleurs, le renforcement des transports collectifs urbains peut aider les établissements scolaires de Mayenne à attirer dans ses sections de BTS des jeunes venant de ces agglomérations et ne possédant pas nécessairement de véhicule personnel.

3. L'extension du réseau de transports urbains.

3.1. La desserte des communes de la première couronne.

Face à l'accroissement des déplacements quotidiens depuis les communes environnantes vers le centre de Mayenne, la desserte des communes de la première couronne par les bus urbains de Mayenne semble indispensable. Cela concerne les communes de Moulay, Saint-Baudelle et Parigné-sur-Braye dans un premier temps. L'extension du réseau à ces villages peut se faire en plusieurs étapes : Moulay dans un premier temps étant donné sa grande proximité avec Mayenne puis Parigné-sur-Braye et Saint-Baudelle dans un deuxième temps.



¹ *Transport individuels et collectifs – Facteurs et choix modal*, ORT Pays de la Loire, 2001

Commune	Population
Mayenne	14 583
Moulay	909
Saint-Baudelle	1 030
Parigné-sur-Braye	642
TOTAL :	17 164

Le périmètre ainsi défini comprend une population de 17 164 habitants. En comparant ce périmètre de transports urbain par rapport à d'autres similaires en taille, on peut estimer qu'un potentiel de déplacements de 8 000 à 10 000 passagers par mois sans les scolaires existe sur ce périmètre. Le potentiel de déplacements scolaires doit se rapprocher des villes comparées à Mayenne ci-dessus et atteindre 7 000 ou 8 000 voyageurs par mois (sur 10 mois). Ainsi, on peut estimer que le Pays de Mayenne a un potentiel de déplacements en transports collectifs urbains compris entre 165 000 et 200 000 contre 26 000 environ actuellement.

La desserte d'Aron pourrait également être étudiée. En effet, même si ce village est situé à 4 kilomètres de Mayenne, il représente, avec ses 1 500 habitants, un potentiel de déplacements important

3.2. L'extension de l'offre.

Il semble qu'une desserte de la ville de Mayenne et des trois communes environnantes citées ci-dessus avec deux ou trois bus fonctionnant de 7h15 à 19h soit une solution idéale.

Nous ne proposons pas de ligne car nous pensons qu'une étude doit être menée pour connaître les attentes réelles des usages potentiels. Par exemple, des questionnaires pourraient être distribués dans les établissements scolaires et les principales entreprises afin de localiser sur une carte les origines/destinations des déplacements quotidiens et de pouvoir créer des lignes répondant au mieux aux attentes des usagers potentiels. De plus, pour mettre en place la desserte des communes environnantes, il pourrait être intéressant d'étudier les flux de déplacements des communes de la première couronne vers Mayenne par le service de transport à la demande Petit Pégase du Conseil général

3.3. Les autorités organisatrices possibles.

L'autorité organisatrice de transports urbains exerce ses compétences sur un Périmètre de transports urbains (PTU) qui est défini par l'article 27 de la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI). « *Le périmètre de transports urbains comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes. [...] Le périmètre de transports urbains peut également comprendre le territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé d'organiser en commun un service de transports publics de personnes* ». Pour exercer la compétence d'autorité organisatrice de transports urbains sur un PTU, plusieurs solutions sont envisageables.

Un SIVU :

Une autorité organisatrice ayant reçu mission de gérer les transports urbains sur un territoire limité à quelques communes peut prendre la forme d'un SIVU (exemple de Concarneau – Melgven).

La Ville de Mayenne :

La municipalité de Mayenne peut également être l'autorité organisatrice de transports urbains et recevoir une compensation de la part des communes alentour desservies. C'est le cas à Argentan où la Ville a passé une convention avec le village environnant de Sarceaux.

La Communauté de communes du Pays de Mayenne :

En cas d'extension du PTU au delà du territoire de la ville de Mayenne, les communes incluses dans le PTU ne seront plus desservies par le service de transport à la demande du département et un transfert de compétences interviendra. En effet, la LOTI stipule dans son article 27 que *« en cas de création ou de modification d'un périmètre de transports urbains incluant des services réguliers ou à la demande de transports routiers non urbains de personnes, l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains est substituée à l'autorité organisatrice de transports non urbains antérieurement compétente dans l'ensemble de ses droits et obligations résultant des conventions passées avec l'entreprise pour les services de transports effectués intégralement dans le périmètre de transports urbains dans un délai de six mois à compter de la création ou de la modification du périmètre de transports urbains »*.

En cas d'extension du PTU sur tout le territoire de la Communauté de communes du Pays de Mayenne avec un réseau de bus ne desservant que quatre ou cinq communes de ce PTU, la communauté de communes serait donc obligée de gérer un service de transports à la demande pour les communes de son PTU non desservies par les bus urbains. Ayant alors la responsabilité du transport à la demande, la Communauté de communes du Pays de Mayenne serait probablement contrainte de mettre en place un versement transport (voir partie 4.3.), ce qui est très peu fait pour les réseaux de cette taille. De plus, elle devrait se doter de moyens de gestion de transport à la demande que le Conseil général possède déjà. Il y aurait donc une double dépense.

SOIT la Communauté de communes ne peut définir un PTU que sur l'ensemble de son territoire. Etant donné la prise en charge de l'organisation du transport à la demande qui en résulterait et le territoire limité qui pourrait être desservi par les transports urbains (4 ou 5 communes) par rapport à la taille de la Communauté de communes du Pays de Mayenne (19 communes), il semblerait que la Communauté de communes du Pays de Mayenne ne soit pas l'autorité organisatrice des transports urbains la plus adaptée. La création d'un SIVU ou un conventionnement serait alors une solution plus appropriée au cas de Mayenne.

SOIT la Communauté de communes peut définir un PTU sur une partie de son territoire. Alors, la gestion des transports urbains par la Communauté de communes est pertinente.

3.4. Les prestataires de transport possibles.

Trois types de prestataires peuvent gérer des réseaux de transport urbains : une régie, une société d'économie mixte et un prestataire privé choisi par appel d'offre.

La régie, définie par l'article 7 de la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI), est de moins en moins utilisée mais est encore présente à Argentan par exemple.

La prestation de transport public peut être également assurée par une entreprise privée suite à un appel d'offre pour délégation de service public. Cet appel d'offre est devenu obligatoire par la loi Sapin de 1993. Parmi les prestataires privés, on distingue d'une part les trois grands opérateurs nationaux dominant le marché (Connex, Keolis et Transdev) et les

opérateurs locaux comme les Cars Bleus à Mayenne. Le réseau de Flers, par exemple, est sous-traité à Connex (qui possède par ailleurs la STAO depuis 2002) alors que ceux de Landerneau et Châteaudun sont confiés à des opérateurs locaux.

4. Le financement.

4.1. Le coût du développement du réseau.

Pour estimer le coût de développement du réseau urbain de Mayenne, appuyons-nous sur les budgets alloués aux transports urbains dans d'autres villes.

Exemple d'Argentan :

5 bus / 4 lignes / Desserte 5 jours par semaine Budget du 01.09.03 au 31.08.04			
Charges		Recettes	
Exploitation	250 825 €	Vente de titres	29 095 €
Investissement	28 573 €	Publicité	6 103 €
-	-	Convention desserte Sarceaux	5 1335 €
-	-	Amendes	15 €
TOTAL :	279 398 €	TOTAL :	40 349 €

La subvention allouée à la régie est donc de 239 000 € pour un service assuré par cinq bus. Les bus effectuent des rotations de 7h20 à 18h30 et parcourent annuellement 114 000 km.

Exemple de Vitré :

La desserte du réseau de Vitré est assurée par 2 bus circulant toute la journée du lundi matin au samedi soir, auxquels il faut rajouter un bus assurant un renforcement aux heures de pointe. Le kilométrage ainsi parcouru annuellement est de 104 000 km. Chaque année, Vitré Communauté alloue une somme de 320 000 € an à l'exploitant privé (le marché a été renouvelé le 1^{er} janvier 2005).

L'extension du réseau de bus de Mayenne avec une offre de 100 000 km par an coûterait à la municipalité la somme de 300 000 €. Certes, ce budget n'est pas négligeable mais cela est à comparer au coût de l'aménagement d'un giratoire (*L'Orne Magazine* de janvier 2005 estime ce coût à 309 000 €) ou encore celui d'une place de parking en surface (2 000 €) ou en sous-terrain (jusqu'à 20 00 €, source : ADEME). En développant le réseau de bus, combien peut-on économiser sur des aménagements nécessaires pour fluidifier la circulation et améliorer le stationnement ?

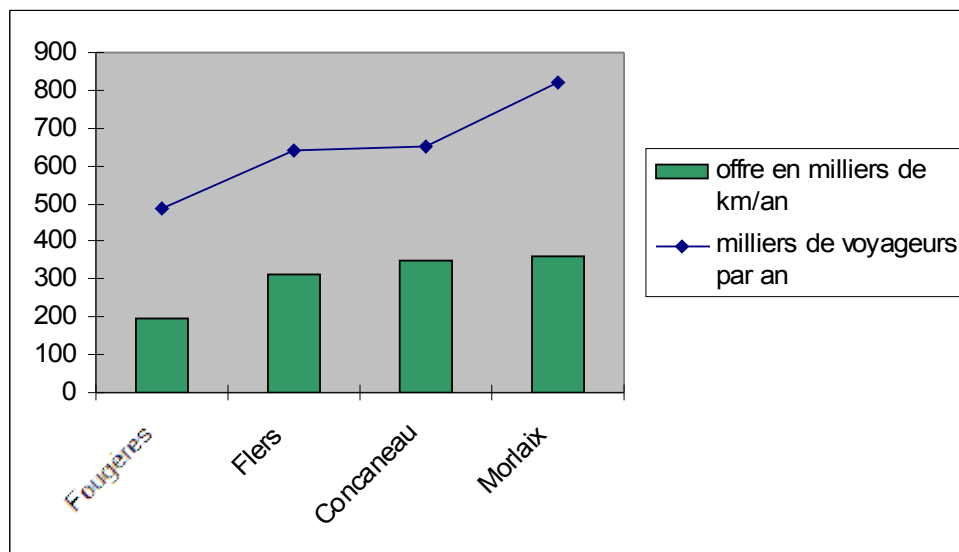
4.2. La gratuité en questions. ?

Le gratuité, un facteur de choix modal ?

Mayenne a fait le choix de la gratuité des transports collectifs urbains. Le développement de son réseau pose la question du maintien ou non de cette mesure. En effet, bien que la gratuité ait permis de multiplier par 3 la fréquentation du bus, elle n'est pas un élément indispensable à l'augmentation de la fréquentation. Une étude menée par l'ORT des Pays de la Loire (voir point 2.) a montré que seulement 2% des personnes interrogées prendraient le

bus plus souvent dans les 7 principales agglomérations de la région si le prix du ticket baissait. Au contraire, ils sont respectivement 25% et 16% à avoir cité la proximité d'une station et une meilleure rapidité des bus comme un facteur qui les feraient prendre plus souvent le bus.

Par ailleurs, une observation de certains réseaux de transports met en évidence que l'offre attractive à un prix raisonnable est le principal élément qui permet de faire augmenter la fréquentation des transports publics. En effet, Argentan, dont le réseau est payant, affiche une fréquentation annuelle de 320 000 passagers. Vitré, dont le réseau est gratuit, atteint des chiffres de fréquentation similaires à ceux enregistrées à Landerneau où le réseau est payant. Le graphique suivant montre que dans des villes de taille similaire, situées comme Mayenne dans une région rurale, la fréquentation est proportionnelle à l'offre.



Source des données : Union des transports publics.

De plus, par souci environnemental, l'objectif doit être de diminuer la part modale de la voiture tout en limitant la croissance des transports. Or la gratuité peut créer de nouveaux déplacements superflus qui ne seraient pas effectués si ils avaient été payants.

De plus, la gratuité renforce l'image de "transport du pauvre" véhiculée par le bus. Par ailleurs, le fait de payer son ticket permet de responsabiliser l'utilisateur et peut l'inciter à respecter les transports en commun qu'il finance en partie. Le paiement rend également plus légitime ses réclamations, voire ses revendications, et évite à l'utilisateur qui se plaindrait d'un désagrément de s'entendre dire qu'il n'a pas à se plaindre car il ne paie rien.

La gratuité prive-t-elle l'autorité organisatrice de ressources ?

La gratuité du bus prive l'autorité organisatrice de ressources indispensables au développement d'un réseau. Même si les taux de couverture des réseaux ne sont pas importants et sont compris généralement entre 20 et 25% pour des réseaux de petite taille, ils représentent des sommes non négligeables en valeur absolue.

Ville	Concarneau	Fougères	Lannion	Douarnenez
Périmètre de transport urbains	23 043	27 363	19 351	16 330
Taux de couverture	14%	23%	26%	18%

Sources : *Le financement des transports collectifs urbains de voyageurs en Bretagne*, DRE Bretagne 2005 (Chiffres 2002).

Quelle tarification dans les réseaux payants ?

Être pour des transports collectifs payants ne signifie en aucune façon vouloir que ces derniers soient rentables mais tout simplement vouloir en réduire leur déficit pour pouvoir investir dans le réseau. Le prix du ticket doit être bas, des tarifs spéciaux doivent être créés pour les étudiants, personnes âgées, les demandeurs d'emploi, etc. A cet effet, l'article 7-III de la LOTI stipule que « *la politique tarifaire est définie par l'autorité organisatrice compétente de manière à obtenir l'utilisation la meilleure sur le plan économique et social, du système de transport correspondant* ». De plus, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) impose dans son article 123 d'accorder aux personnes justifiant d'un niveau de revenu inférieur au plafond de la sécurité sociale une réduction tarifaire d'au moins 50% ou une aide équivalente.

Exemple de tarification : Argentan.

- Ticket à l'unité valable pendant 1h30: 0,70 €
- Carnet de 10 tickets valables pendant 1h30: 4,5 €
- Carte mensuelle: 13,90 €
- Carte trimestrielle scolaires/étudiants à 14,50 € et carte annuelle à 39,05 €. Ces titres sont valables sur l'ensemble du réseau uniquement en période scolaire y compris le mercredi après-midi.
- Carte Scolaire Plus valable toute l'année sur l'ensemble du réseau: 40,60 €
- Carte 3ème âge valable un mois: 9,65 €
- Gratuit pour les enfants de moins de 5 ans accompagnés.

4.3. Le versement transport.

Originellement créé pour financer les transports en Ile-de-France et régi par les articles L.2333-64 à 75 du Code général des collectivités territoriales, le versement transport peut être mis en place par l'autorité organisatrice de transport urbain dans un périmètre de transport urbain comprenant au moins 10 000 habitants. Ce versement est un impôt prélevé sur la masse salariale payé par les entreprises de plus de 9 salariés, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif. En cas de développement et de passage du seuil des 9 salariés, l'entreprise est exonérée de versement transport durant 3 ans puis ne paie que 25%, 50% et 75% du montant prévu les 3 années suivantes. Une entreprise peut être exonérée de versement transport sous certaines conditions, en particulier si elle organise elle-même le transport de ses employés.

Le taux maximum du versement transport est de 0,55% pour un périmètre de transport urbain de 10 000 à 100 000 habitants. Ce taux maximum est majoré de 0,05% si l'autorité organisatrice est une communauté de communes ou d'agglomération.

Le versement transport est très peu mis en place dans les villes de petite taille et le taux moyen a même tendance à baisser dans les PTU de moins de 50 000 habitants. Ainsi des villes comme Fougères, Lannion, Douarnenez ou encore Vitré se passent de cette source de financement pour leurs réseaux.

5. Le transport des scolaires et étudiants.

La mise en place de bus pour l'acheminement des scolaires et des étudiants présente de nombreux avantages. En effet, les déplacements domicile-école ou domicile-études sont toujours les mêmes contrairement aux déplacements de loisirs par exemple et l'offre est donc plus facile à mettre en place. De plus, la prévision de la demande de transports est facile puisque les déplacements de scolaires (ou d'étudiants dans une moindre mesure) ne sont nécessaires qu'à certaines heures bien définies de la journée.

Selon l'article L213-11 du Code de l'éducation, le département a la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires hors des agglomérations. En cas de création ou de modification d'un périmètre de transports urbains incluant le transport scolaire, une convention est passée entre l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et le département. Cette convention fixe les conditions de financement des services de transports scolaires dans ce nouveau périmètre. Mais l'article L213-12 du Code de l'éducation ajoute que « *l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peut également confier, par convention, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires au département* ».

Concrètement, en cas d'extension du PTU de Mayenne, l'autorité organisatrice de transports urbains choisie (Communauté de communes, SIVU, etc) devient l'autorité organisatrice pour les prestations de transport scolaire incluses dans le PTU et assurées jusqu'alors par le département. Mais elle peut choisir de passer une convention avec le département pour que celui-ci effectue toujours tout ou partie ces prestations.

En ce qui concerne la ville de Mayenne en elle-même et les zones qui ne bénéficient pas aujourd'hui des prestations de transport scolaire du département (c'est-à-dire quand la distance entre le domicile et l'établissement fréquenté est de moins de 3 km pour les secondaires et 2 km pour les primaires), on peut penser qu'un fort potentiel de fréquentation existe. En effet, le nombre de déplacements de scolaires atteint 85 000 par an pour une ville comme Landerneau, ce qui représente environ trois fois la fréquentation totale actuelle du réseau de Mayenne.

Pour les scolaires ne bénéficiant pas aujourd'hui des prestations de transport du département et habitant Mayenne, une convention pourrait être signée, dans la mesure du possible, avec le département pour que les autocars scolaires acheminent une partie des élèves de Mayenne. Par exemple, les autocars arrivant de Oisseau pourraient marquer un arrêt à Bras.

6. Le transport à la demande.

Certaines autorités organisatrices de transports urbains complètent leurs offres par des services à la demande (lignes virtuelles ou transport à la demande zonal). Mais il s'agit surtout de communautés d'agglomération ou urbaine pour qui la gestion des transports urbains est une compétence obligatoire et qui comprennent des communes périurbaines peu denses et éloignées de la ville centre non desservies par les bus urbains du fait que le territoire de la Communauté d'agglomération ou urbaine vaut PTU.

Si le PTU de Mayenne ne s'étend que sur quelques communes, il ne semble pas indispensable de compléter l'offre par un service de transport à la demande zonal. En effet, ceci implique une gestion lourde et une acquisition de logiciels coûteux. Néanmoins, des lignes virtuelles, dont la gestion est plus simple, peuvent être créées aux heures creuses.

Si le PTU de Mayenne s'étend à tout le territoire de la communauté de communes, l'autorité organisatrice de transports urbains devra assurer le transport à la demande assuré jusqu'alors par le département. Voir 3.3.

7. L'aménagement d'une véritable gare routière à Mayenne.

L'extension du réseau de bus à Mayenne doit permettre l'aménagement d'une véritable gare routière qui permettrait de valoriser l'image des transports publics avec des correspondances quai à quai avec les autocars du réseau Pégase.

Le réaménagement total de la gare routière et la construction d'un nouvel abri voyageurs sont indispensables. Ce dernier doit être un lieu où seraient affichés des informations relatives au réseau urbain comme celles concernant le réseau Pégase : plan, horaires, tarifs, etc. De plus, un emplacement spécifique doit être dédié à une ou plusieurs lignes de bus et d'autocars interurbains.

Cet aménagement doit faire l'objet d'une étude approfondie par un cabinet d'études.

8. Les outils d'aide aux autorités organisatrices de transports urbains.

8.1. L'Union des transports publics (UTP).

L'Union des transports publics est le syndicat professionnel du transport public urbain de voyageurs en France.

Tél : 01 48 74 63 51

Fax : 01 40 16 11 72

www.utp.fr

8.2. L'association pour la gestion indépendante des réseaux (A.G.I.R.).

L'Association pour la gestion indépendante des réseaux regroupe des réseaux qui ne sont pas gérés par l'un des trois grands opérateurs privés français (Connex, Keolis et Transdev). Le principal service de cette association est un service question/réponse qui permet aux adhérents d'obtenir sous 48h des réponses à des questions de nature technique, juridique, commerciale ou financière. A.G.I.R. a également établi un partenariat avec le cabinet de conseil Ernst&Young pour répondre aux questions plus difficiles. Par ailleurs, A.G.I.R. dispose d'un service de formation destiné à ses membres et propose une assistance au recrutement de cadres et agents de maîtrise.

A.G.I.R. pour le Transport Public

62, rue Brancion

75015 PARIS

Tél : 01 53 68 04 24

Fax : 01 53 68 04 15

www.agir-transport.asso.fr

Email : info@agir-transport.asso.fr