



HAL
open science

**Quel devenir pour les services de transports
départementaux de la grande région
Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées? État des lieux de
l'organisation des services de transports interurbains et
scolaires dans la perspective du transfert de compétence
à la région**

Guillaume Espiasse

► **To cite this version:**

Guillaume Espiasse. Quel devenir pour les services de transports départementaux de la grande région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées? État des lieux de l'organisation des services de transports interurbains et scolaires dans la perspective du transfert de compétence à la région. Géographie. 2015. dumas-01322081

HAL Id: dumas-01322081

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01322081>

Submitted on 26 May 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



Université Toulouse 2 Jean-Jaurès
Master « Villes et Territoires »
Parcours « Transports, Logistiques et Environnement »



**Quel devenir pour les services de transports
départementaux de la grande région Languedoc-
Roussillon-Midi-Pyrénées ?**

*Etat des lieux de l'organisation des services de
transports interurbains et scolaires dans la perspective
du transfert de compétence à la région*

Etat d'avancement Master 1

Guillaume ESPIASSE

Sous la direction de Madame Florence Saint-Paul, Directrice des transports du Conseil Départemental de la Haute-Garonne et de Monsieur Jean Pierre Wolff, Professeur des universités et responsable du parcours « Transports, Logistiques et Environnement »

Septembre 2015

Cet état d'avancement sur le devenir des services de transports départementaux de la grande région Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées fait suite au stage réalisé à la Direction des Transports du Conseil Départemental de la Haute-Garonne du 18 mai au 10 juillet 2015, dans le cadre du Master 1 « Villes et Territoires » parcours « Transports, logistiques et Environnement ». A partir d'entretiens effectués auprès des chefs de service des 13 départements de la grande région, il a pour objectif de produire un état des lieux de l'organisation des services de transports interurbains et scolaires dans la perspective du transfert de compétence à la région.

This progress on the future of departmental transport services in Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées follows the work experience conducted at the Transport Management of the Haute-Garonne Council from May 18th to July 10th 2015, as a part of the Master 1 “Cities and Territories”, including “Transport, logistics and Environment”. Based on interviews with transport managers of 13 departments in the greater region, it aims at offering an inventory of intercity and school organization transport in view of the jurisdiction transfer to the region.

Remerciements

Je tiens à remercier Florence Saint-Paul, directrice à la Direction des Transports du Conseil Départemental qui m'a dirigé tout au long de mon stage, ainsi que les personnes de la Direction des Transports avec qui j'ai pu m'entretenir pour la réalisation de mon étude :

- Madame Catherine Saumade, Directrice adjoint des Transports scolaires
- Monsieur J-François Masson, Directeur adjoint du Développement des réseaux
- Monsieur Didier Dubrana, Chef de service de l'organisation des réseaux
- Madame Christine Calvat, Chef de service de la gestion des réseaux
- Monsieur Eric Leoncini, Attaché au service financier
- Monsieur Laurent Chabroux, Chef de service des Etudes et Marchés
- Madame Bartha Rodriguez Amari, Chef de service des Usagers
- Madame Isabelle Roux, Rédactrice au secrétariat de direction

Je remercie également toutes les personnes ressources des départements avec lesquelles je me suis entretenu :

- Madame Christine Diaz, Conseil Départemental de l'Ariège
- Madame Sylvie Chabbert, Conseil Départemental de l'Aude
- Monsieur Eric Boussaguet, Conseil Départemental de l'Aveyron
- Monsieur Malik Boutara, Conseil Départemental du Gard
- Monsieur Bernard Farré, Conseil Départemental du Gers
- Madame Sylvette Julien, Conseil Départemental de l'Hérault
- Monsieur Alain Baudez, Conseil Départemental du Lot
- Monsieur Frédéric Alix, Conseil Départemental de la Lozère
- Monsieur Pierre Garrot, Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées
- Monsieur Thibault Leclercq, Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales
- Monsieur Jean-Franck Cornac, Conseil Départemental du Tarn
- Madame Françoise Dirat, Conseil Départemental du Tarn et Garonne

Enfin, je tiens à remercier Monsieur Jean-Pierre Wolff, professeur des universités et responsable du parcours Transports, Logistiques et Environnement du Master Villes et Territoires de l'Université de Toulouse-II-Jean-Jaurès qui a encadré cet état d'avancement

SOMMAIRE

Introduction

I. Eléments structurants de l'organisation politique et territoriale des services de transports scolaires et interurbains

1. Cadre législatif et réglementaire
2. Territoire d'étude et enjeux socio-spatiaux
3. Le financement et les bénéficiaires des services de transports scolaires et interurbains : une multitude d'acteurs

II. Synthèse sur l'organisation des services de transports interurbains et scolaires départementaux sur les 13 départements de la grande région Languedoc-Roussillon / Midi-Pyrénées

1. Organisation interne des services de transports des départements
2. Organisation des transports interurbains
3. Organisation des services de transport à la demande (TAD)
4. Organisation des transports scolaires
5. Les caractéristiques du réseau
6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés
7. Schéma Directeur d'Accessibilité et Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP)
8. Equipements divers

III. Points de vigilances dans la perspective du transfert à la région

1. Une grande région marquée par des profils de départements très contrastés
2. Les transports interurbains
3. Les services de transport à la demande
4. Les transports scolaires
5. Les caractéristiques des réseaux et équipements divers
6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés
7. Schéma Directeur d'Accessibilité et Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP)

Conclusion

Annexes

Fiches synthétiques

Bibliographie

Table des sigles

Liste des figures

Table des matières

INTRODUCTION

Les conseils départementaux ont hérité de l'organisation des transports routiers de personnes et des transports scolaires en dehors des périmètres de transports urbains (PTU) avec la loi LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) en 1982. Cette loi s'inscrivait alors dans un processus de décentralisation pour mieux répondre aux besoins et aux attentes économiques et sociales de la société française. Depuis cette date, les départements sont devenus autorité organisatrice des transports (AOT) ; ils ont la responsabilité d'organiser et de financer les lignes régulières, les circuits scolaires et les transports à la demande (TAD) hors PTU. Chaque département a donc mis en place une politique et une offre de transport en fonction des caractéristiques de son territoire depuis plus d'une trentaine d'année. On observe ainsi de fortes disparités d'un département à l'autre. Par exemple, un département à dominante rurale, avec une faible densité d'habitant, privilégiera le TAD au détriment des lignes régulières, à l'inverse des départements plus urbains. D'autres éléments comme la politique de gratuité ou de subvention partielle des transports scolaires, la tarification des lignes régulières, la politique de desserte du territoire ou encore la politique contractuelle pour la gestion des réseaux différent selon les départements.

Les réformes actuelles viennent bouleverser cette organisation. La loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) promulguée le 7 août 2015, prévoit de transférer à la région les compétences transports des départements : *« les services non urbains, réguliers ou à la demande, sont organisés par la région, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Ils sont assurés, dans les conditions prévues aux articles L. 1221-1 à L. 1221-11, par la région ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec elle une convention à durée déterminée. »*¹ Cette loi a également modifié le terme de PTU et AOTU : on parle désormais d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et de périmètre d'intervention de l'AOM. Une nuance qui introduit une nouveauté : dans le "PTU", l'AOM peut organiser du transport urbain et du transport interurbain. Par ailleurs, un décret devrait préciser pour la première fois les définitions des deux types de transport. La loi NOTRe constitue le troisième volet de la réforme des territoires après la loi de modernisation de l'action publique et

¹ LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

d'affirmation des métropoles (loi MAPAM) et la loi relative à la délimitation des régions qui prévoit une fusion des régions pour passer de 22 à 13 régions au 1^{er} janvier 2016. Par conséquent la fusion des régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées s'accompagnera du transfert de la compétence transport des 13 départements à la future grande région.

Dans ce sens, les services de transports collectifs et interurbains devront faire l'objet d'une harmonisation à l'échelle régionale. Pour cela, l'évaluation de l'état actuel de l'organisation des transports dans chaque département permettra de construire et proposer une stratégie de service pour accompagner les changements à venir. Au travers d'un état des lieux de l'organisation des services de transports interurbains et scolaires sur les 13 départements de la grande région Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées, nous essaierons de déterminer les points de vigilances dans la perspective du transfert des services à la région.

Partie I.

Éléments structurants de l'organisation politique et territoriale des services de transports scolaires et interurbains

1. Cadre législatif et réglementaire

1. 1. Le transport dans les départements, une compétence issue de la décentralisation

1. 1. 1. La loi d'Orientation des Transports Intérieur (LOTI)

La loi d'Orientation des Transports Intérieur (LOTI) du 30 décembre 1982 et son décret d'application du 16 août 1985 constituent le texte fondamental réglementant les transports publics non urbains de personnes dans le pays, sauf en région Ile-de-France. La grande différence par rapport aux textes antérieurs est que la LOTI organise dans le domaine des transports le transfert des pouvoirs de l'Etat aux collectivités territoriales selon le processus de décentralisation instauré en 1982.

Les objectifs de la loi sont définis aux articles 1 et 2. Au plan national : unité et solidarité nationale, défense du pays, développement économique et social, aménagement équilibré du territoire, expansion des échanges internationaux. Pour les utilisateurs : droit de se déplacer, liberté de choisir ses moyens de déplacement, faculté d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'entreprise de son choix, pouvoir bénéficier de conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, droit d'être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation.

1. 1. 2. Transports urbains et non urbains

Les transports urbains sont effectués dans un périmètre de transport urbain (PTU) qui a pour territoire une ou plusieurs communes ou les limites territoriales d'un établissement public qui a pour mission l'organisation des transports publics de personnes. Après la création du PTU, la compétence des collectivités s'exerce sur l'ensemble des services de transports mis en œuvre à l'intérieur du territoire concerné, leur champ d'action s'inscrit dans le cadre du Plan de déplacements urbains (PDU). Les transports non urbains de personnes correspondent aux services qui ne sont pas effectués intégralement à l'intérieur d'un PTU (et d'un seul).

1. 1. 3. Les compétences respectives des diverses collectivités

A l'exception de la région Ile de France, les départements sont de plein droit les autorités organisatrices compétentes pour organiser les transports non urbains (réguliers et à la demande) fonctionnant sur leur territoire. Ils sont également de droit organisateur des transports scolaires (hors PTU sauf convention) et responsable des services spéciaux pour le transport des élèves handicapés, même si leur trajet est interne à un PTU. Les départements peuvent confier une partie de leurs tâches d'organisateur à des organisateurs secondaires (AO2). Ces organisateurs secondaires peuvent être : des communes, groupements de communes ou syndicats mixtes, des établissements d'enseignements, des associations de parents d'élèves, des associations familiales... Les services routiers situés sur plusieurs départements sont de la compétence des régions, l'Etat étant l'organisateur des services réguliers routiers non urbains d'intérêt national. Les services ferroviaires sont de la compétence soit de l'Etat, soit des régions pour les services régionaux conventionnés par ces collectivités.

1. 2. Organisation et exploitation des transports collectifs

1. 2. 1. Organisation

Organiser le transport collectif consiste pour la collectivité compétente, dite « autorité organisatrice » (AO), à énoncer la consistance du service à mettre en place, les conditions de son fonctionnement et les conditions de son financement.

1. 2. 3. Exploitation

L'AO choisit la forme d'exploitation et son exploitant. Elle peut exécuter elle-même le service en régie à la condition que celle-ci soit constituée sous la forme d'un « service public industriel et commercial » (SPIC) qui impose une comptabilité séparée de la régie de transport par rapport au budget général de l'AO. Si l'AO ne choisit pas d'exécuter elle-même le service en régie, elle peut le confier à l'entreprise de son choix. L'AO passe avec l'entreprise une convention qui présente 2 caractéristiques obligatoires :

- elle est à durée déterminée, qui ne doit être ni dérisoire, ni excessive ;
- elle est incessible, même à titre gracieux, car elle est passée avec la personne effectivement dirigeante de l'entreprise.

La loi fixe aux conventions un contenu précis qui inclut :

- la consistance générale du service ;
- les modalités d'exécution du service ;
- les modalités de financement du service.

Ce dernier point comporte l'explicitation de la forme du contrat financier conclu entre les parties qui revêt en général l'une des formes suivantes :

- Contrat dit « au risques et périls » dans lequel l'exploitant assume la totalité des charges et encaisse la totalité des recettes
- Contrat dit « à prix forfaitaire », dans lequel l'AO achète à l'exploitant un service contractuellement négocié, à un prix déterminé à l'avance, sachant que celui-ci reverse la totalité des recettes commerciales à l'AO.
- Contrat dit « à garantie de recettes », dans lequel l'exploitant, après avoir payé toutes les charges et encaissé toutes les recettes, reçoit le montant de la différence restante en cas de déficit d'exploitation.
- Contrat dit « de gérance », dans lequel l'exploitant n'est qu'un simple gérant de l'AO, lui refacture les charges et lui reverse les recettes.

1. 3. La loi NOTRe promulguée le 7 août 2015 transfère la compétence des transports routiers non urbains des départements aux régions

La loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe) constitue le troisième volet de la réforme des territoires souhaitée par le Président de la République, après la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (loi MAPAM) et la loi relative à la délimitation des régions.

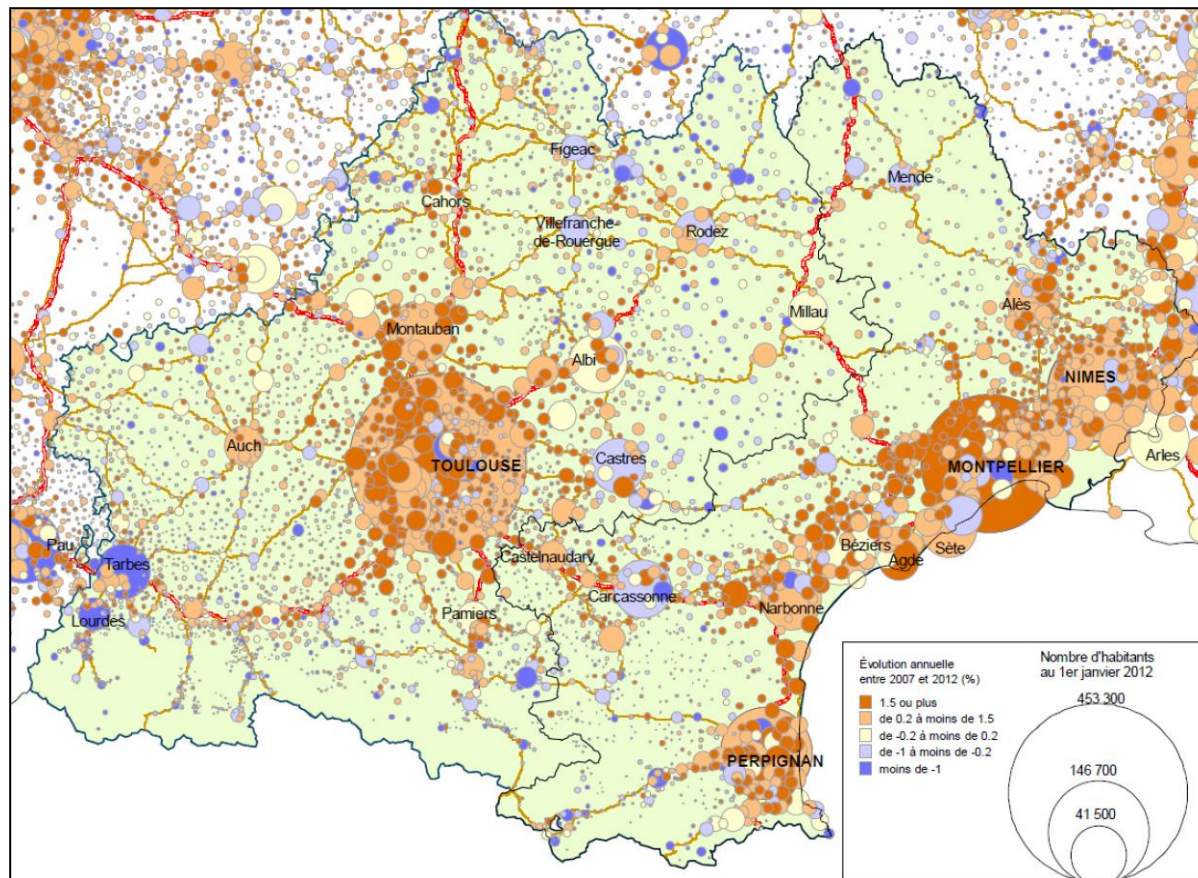
Avec la loi NOTRe, les régions voient leurs pouvoirs renforcés par les transferts de compétences issues des départements. Ainsi, c'est toute la chaîne de transports, en dehors des agglomérations qui est transférée aux régions : gare routière, transports interurbains par cars, transports scolaires et transports à la demande viennent compléter les compétences des régions en matière ferroviaire (TER). Le texte de loi prévoit le transfert des départements aux régions des transports interurbains et scolaires, respectivement au 1^{er} janvier 2017 et au 1^{er} septembre 2017.

Seul le transport des élèves et étudiants handicapés reste au département.

2. Territoire d'étude et enjeux socio-spatiaux

2. 1. Une grande région première terre d'accueil de la métropole

Fig. n°1 Population municipale au 1^{er} janvier 2012 et évolution annuelle entre 2007 et 2012



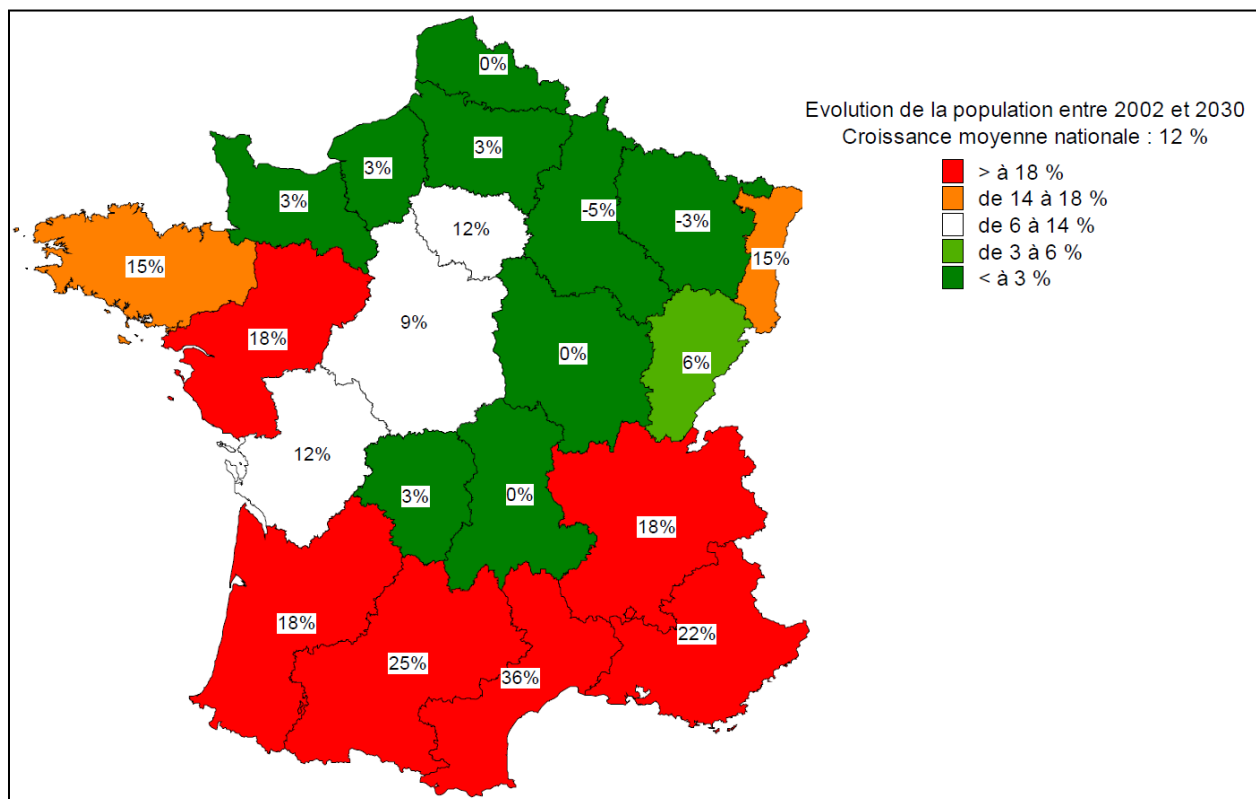
Sources : Insee, recensements de la population

Sur la base des 13 régions métropolitaines qui doivent être mises en place au 1^{er} janvier 2016 et des populations légales au 1^{er} janvier 2012, la future région Languedoc-Roussillon / Midi-Pyrénées compte 5 626 900 habitants. C'est la 5^{ème} des 13 régions métropolitaine, juste derrière Aquitaine / Limousin / Poitou Charente. Entre 2007 et 2012, sa population augmente de 51 100 habitants chaque année, à un rythme presque deux fois supérieur à celui de la métropole (+ 0,9 % contre + 0,5 %). La future région se classe ainsi au 2^e rang des régions les plus dynamiques de métropole, derrière la Corse (+ 1,1 %). Avec 13 départements, la future région est celle qui en compte le plus sur la métropole. C'est aussi la première terre

d'accueil de la métropole, avec des arrivées supérieures aux départs de 40 400 personnes chaque année entre 2007 et 2012.

2. 2. Une évolution de la population et de la demande transport plus forte dans les régions du sud

Fig. n°2 Evolution de la population régionale entre 2002 et 2030



Sources : Insee, Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), Modèle de transport national géographique multimodal (MODEV)

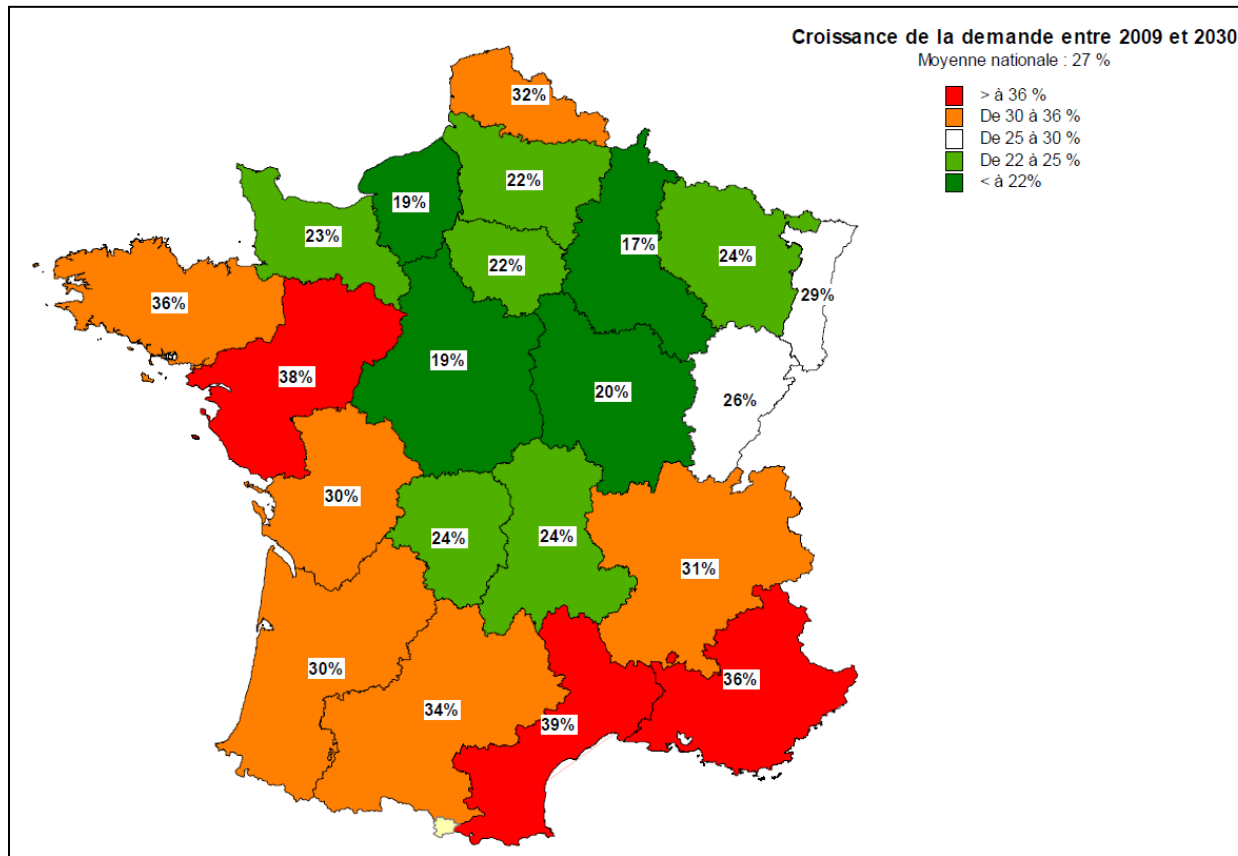
Les projections de population de l'Insee font apparaître des différences importantes entre les régions françaises. Les deux régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon enregistrent les plus fortes croissances de population (voir Fig. n°2).

Concernant l'évolution de la demande de transport de voyageurs, la carte de l'évolution de la demande régionale de transports voyageurs entre 2009 et 2030 (voir Fig. n°3) analyse la demande de déplacements interurbains à plus de 50 Km de chaque région à l'horizon 2030. Ces déplacements incluent :

- Les déplacements intra-régionaux ;
- Les déplacements inter-régionaux en provenance et à destination des autres régions françaises

Ainsi, la demande de déplacements à l'intérieur du territoire augmente de 27% entre 2009 et 2030 (+ 400 millions de voyageurs sans double compte). La demande de déplacements inter-régionale augmente un peu plus que la demande intra-régionale.

Fig. n°3 Evolution de la demande régionale de transport de voyageurs entre 2009 et 2030



Sources : Insee, Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), Modèle de transport national géographique multimodal (MODEV)

La croissance de la demande de déplacement de voyageurs est très liée à la croissance de la population. Ce sont en effet les régions du sud et de l'ouest qui ont les plus fortes croissances de population et les plus fortes croissances de la demande de déplacement.

Ces deux dynamiques (croissance de la population et croissance de la demande de transport de voyageurs) sont très fortes pour la grande région LRMP, cela suppose une croissance du nombre d'utilisateurs sur les transports interurbains et donc la nécessité d'une offre de transport qui tient compte de cette perspective.

2. 3. Population, superficie et densité du territoire d'étude

Fig. n°4

	Ariège	Aude	Aveyron	Gard	Haute-Garonne	Gers	Hérault	Lot	Lozère	Hauts-Pyrénées	Pyrénées Orientales	Tarn	Tarn et Garonne	L-R/M-P
POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013
Population légale départementale (Source Insee)	157 936	369 503	287417	734 923	1 286 050	196 143	1 080 823	181443	81372	237440	461282	389581	251042	5 714 955
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>		231 813	95932	485 517	937 053	32 573	756 840	52358	13212	96184	270382	180045	71426	3 223 335
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>	157 936	137 690	191485	249 406	348 997	163 570	323 983	129085	68160	141256	190900	209536	179616	2 491 620
Superficie du département (km ²)	4889,9	6139	8735,1	5852,8	6309,3	6256,8	6101	5216,5	5166,9	4464	4116	5757,9	3718,3	72 724
<i>dont superficie dans PTU</i>		1830,9	469,8	2332,2	1015,7	296,3	1324	517,4	36,6	169,7	675,4	684,9	238,2	9 591
<i>dont superficie hors PTU</i>	4889,9	4308,1	8265,3	3520,5	5293,7	5960,5	4776,3	4699,2	5130	4294,3	3440,7	5073	3480,1	63 132
Population scolarisée (source Education Nationale)	25 035	60 943	44074	133 214	224 518	30363	192 782	25762	13631	37354	79328	65019	47067	979 090
Densité (hab/km ²)	32	60	33	126	204	31	177	35	16	53	112	68	68	78
<i>densité dans PTU</i>		127	204	208	923	110	572	101	361	567	400	263	300	345
<i>densité hors PTU</i>		32	23	71	66	27	68	27	13	33	55	41	52	42
<i>densité population scolarisée</i>	5	10	5	23	36	5	32	5	3	8	19	11	13	13

Sources : Annuaire statistique sur les Transports collectifs départementaux, évolution 2008-2013, Cerema

2. 3. 1. Population

A partir des données Insee de 2013, la grande région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées compte 5,7 millions d'habitants, soit 8,7% de l'ensemble de la population française (65,5 millions en 2013).

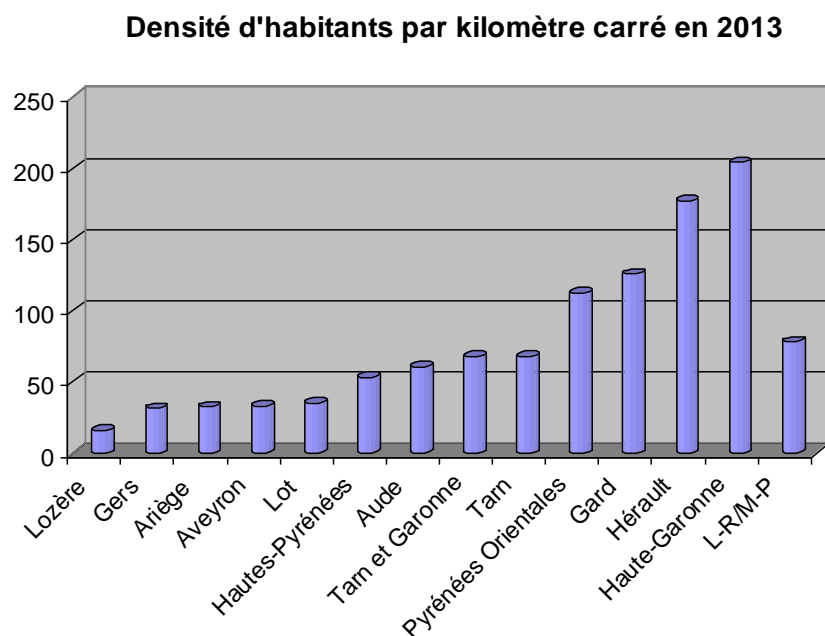
- Sur les 13 départements de cette grande région, 2 départements concentrent 40% de la population : la Haute-Garonne et l'Hérault. Le département le moins peuplé est la Lozère avec 81 372 habitants, il est 16 fois moins peuplé que la Haute-Garonne (1 286 050 habitants).
- L'Ariège est le seul département à ne pas avoir de périmètre de transport urbain (PTU). Sur la grande région, la population dans le PTU rassemble 56% de la population totale. Pour les départements de la Lozère et du Gers, la population à

l'intérieur du PTU ne représente respectivement que 16 et 17% de la population totale du département alors qu'elle représente 73 et 70% pour la Haute-Garonne et l'Hérault. A noter que les départements de la Haute-Garonne et de l'Hérault sont les seuls à subventionner des élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un PTU.

- En 2013, la population scolarisée sur la grande région représente presque 1 millions d'élèves (979 090), soit 17% de la population totale. Sur l'année scolaire 2013-2014, les 13 départements ont subventionnés 242 223 élèves sur les transports, soit 25% de la population scolarisée.

2. 3. 2. Superficie et densité

Fig. n°5



Sources : Annuaire statistique sur les Transports collectifs départementaux, évolution 2008-2013, Cerema

La grande région possède une superficie de 72 724 km² pour une densité de 78 hab/km², c'est 38 habitants par kilomètre carré de moins que sur l'ensemble de la France métropolitaine (115,8 hab/km²). L'Aveyron est le plus grand département de la grande région (8735,1 km²), le Tarn et Garonne est le plus petit (3718,3 km²).

Concernant la densité d'habitants par kilomètre carré, la Haute-Garonne et l'Hérault sont de loin les départements les plus denses, respectivement 204 et 177 hab/km², tandis que la Lozère et le Gers sont les moins denses avec respectivement 16 et 31 hab/km². Si l'on rapporte la population scolarisée à la superficie du département (voir Fig. n°4), on observe une densité maximale de population scolarisée pour les départements de la Haute-Garonne

et de l'Hérault (respectivement 36 et 32 élèves/km²), alors que 6 départements ont une densité de population scolarisée inférieure à 10 (l'Ariège, l'Aveyron, le Gers, le Lot, la Lozère et les Hautes-Pyrénées). La Lozère compte 3 hab/km² de population scolarisée.

2. 3. 3. Tendances démographiques

Ces données de population, superficie et densité par département permettent de dégager quelques tendances sur les différentes configurations des départements. La Haute-Garonne et l'Hérault sont les départements les plus denses et les plus peuplés. A ce titre, sur la grande région, ils représentent les départements les plus urbains. Les départements comme le Gard ou les Pyrénées-Orientales suivent aussi cette même logique dans une moindre mesure. En revanche, les départements les moins denses et les moins peuplés comme la Lozère, l'Ariège, le Lot, le Gers, l'Aveyron et les Hautes-Pyrénées peuvent être qualifiés de ruraux. On trouve dans cet entre-deux l'Aude, le Tarn et le Tarn et Garonne.

Ces différentes caractéristiques peuvent expliquer en partie les choix des politiques de l'offre de services de transports des départements, comme celui de privilégier le transport à la demande au détriment des lignes régulières pour les départements plus ruraux. Cela traduit également une hétérogénéité importante au sein de la grande région, puisque le département le moins peuplé (la Lozère) compte 16 fois moins d'habitant que le plus peuplé (la Haute-Garonne).

3. Le financement et les bénéficiaires des services de transports scolaires et interurbains : une multitude d'acteurs

L'organisation des transports de voyageurs en France relève de la responsabilité des pouvoirs publics : l'État, les régions, les départements et les communes ou leurs regroupements (communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes, syndicats d'agglomération nouvelle, syndicats de communes, syndicats mixtes).

Les acteurs de la mobilité sur les services de transports scolaires et interurbains sont nombreux. Si l'on s'intéresse aux sources de financement des transports collectifs interurbains et scolaires, on trouve en premier lieu le département qui est le principal contributeur notamment concernant les investissements dans les infrastructures mais aussi le fonctionnement en cas de déficit d'exploitation (compensation des pertes en fin d'exercice ou versement d'une subvention par trajet). Les pouvoirs publics mettent aussi à contribution d'autres acteurs. Ces contributeurs sont en particulier ceux qui bénéficient directement ou indirectement du déploiement des transports :

- Les entreprises qui sont taxées en fonction de la masse salariale versée avec la taxe versement transport créée en 1971 (pour les employeurs de plus de 9 salariés)
- Les usagers qui apportent les recettes de trafic par l'achat des titres de transport
- L'apport financier d'autres collectivités par voie de subvention ou par apport direct

D'autres acteurs sont considérés comme bénéficiaires en tirant avantage de l'existence et du fonctionnement d'un système de transport collectif sans en être obligatoirement usagers :

- les employeurs, pour qui le système de transport collectif peut améliorer l'accès aux entreprises et élargir le marché du travail ;
- les promoteurs immobiliers pour qui le système de transport collectif peut valoriser les réalisations immobilières ;
- Les commerçants pour qui le système de transport collectif peut s'avérer un facteur d'apport de clientèle ;

- Les automobilistes qui bénéficient d'une circulation plus fluide du fait des investissements réalisés dans les transports

Enfin, les élus sont des acteurs essentiels, leurs choix politiques sont déterminants dans l'offre de transports scolaires et interurbains, concernant les subventions pour les usagers, l'investissement sur des projets d'infrastructures, l'orientation et les choix menés pour le développement des réseaux.

Partie II.

Synthèse sur l'organisation des services de transports interurbains et scolaires départementaux sur les 13 départements de la grande région Languedoc-Roussillon / Midi-Pyrénées



1. Organisation interne des services de transports des départements

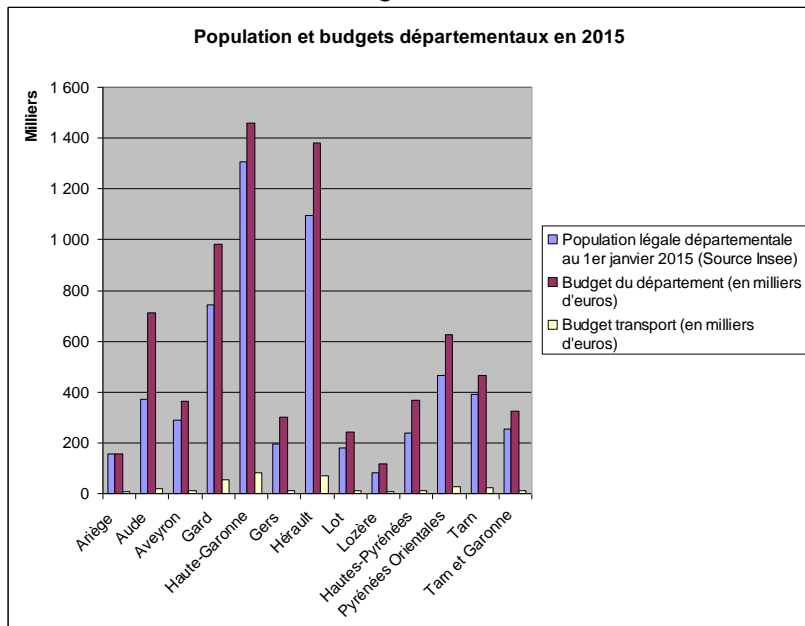
1. 1. Budget des départements

Fig. n°6

	Ariège	Aude	Aveyron	Gard	Haute-Garonne	Gers	Hérault	Lot	Lozère	Hautes-Pyrénées	Pyrénées Orientales	Tarn	Tarn et Garonne	L-R/M-P
POPULATION	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015
Population légale départementale au 1er janvier 2015 (Source Insee)	158 154	372 259	287806	742 441	1 306 125	196 930	1 097 047	181165	81100	236996	466712	391048	253577	5 771 360
BUDGETS PRIMITIFS	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2013	2015	2015	2014	2015	2015	2015	2015
Budget du département (en milliers d'euros)	156400	712505	364205	981500	1459900	300000	1379000	241000	116723	368300	626500	464100	323000	7493133
Budget transport (en milliers d'euros)	7900	20238	13170	54000	82000	10835	69000	12900	7275	12800	27300	22830	13500	326948
pourcentage	5,1%	2,8%	3,6%	5,5%	5,6%	3,6%	5,0%	5,4%	6,2%	3,5%	4,4%	4,9%	4,2%	4,4%
Budget du département par habitant (en euro)	989	1914	1265	1322	1118	1523	1257	1330	1439	1554	1342	1187	1274	1354,7

Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements, statistiques Insee. En rouge : année antérieure à 2015

Fig. n°7

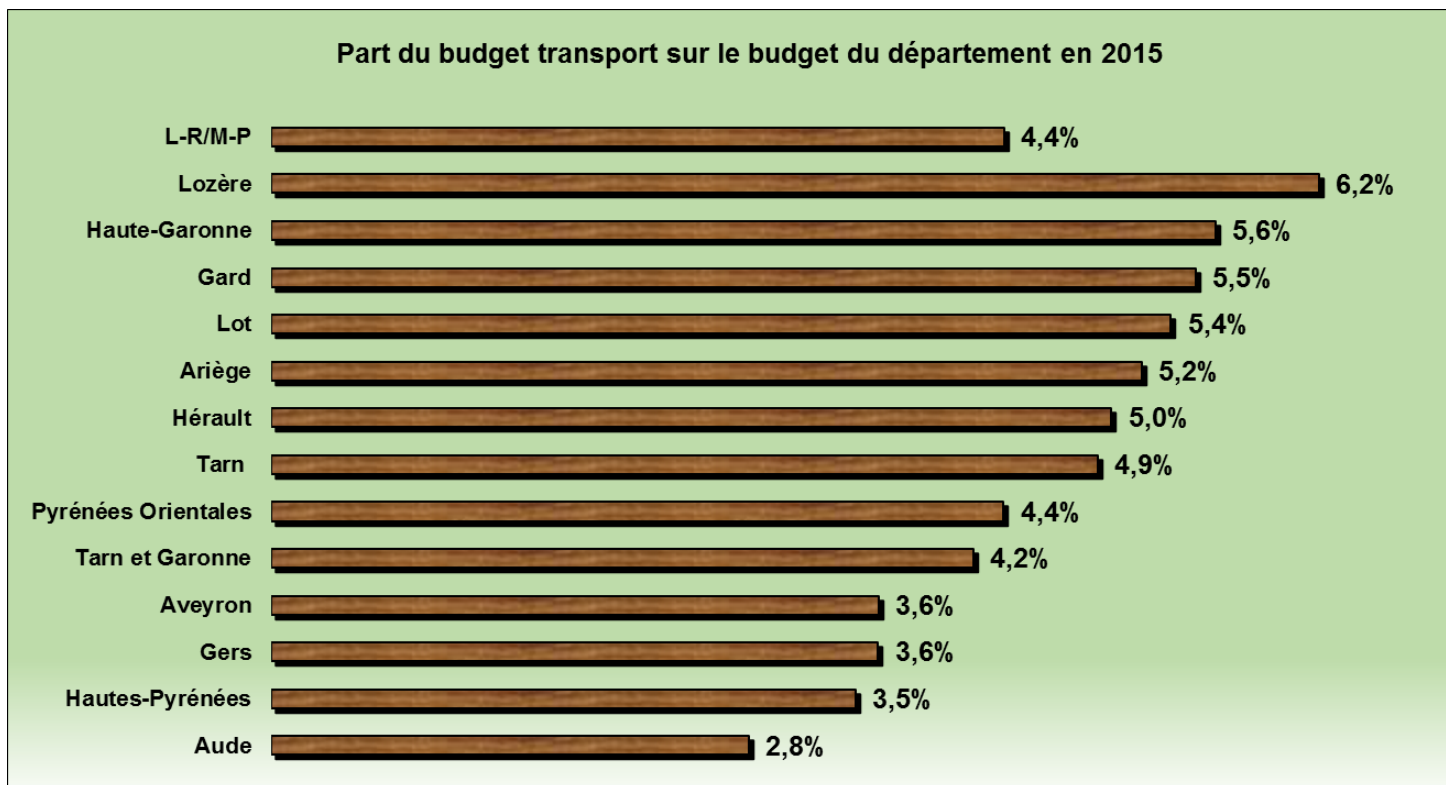


Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements

Les budgets primitifs des départements de la grande région varient de 116,7 millions d'euros pour la Lozère à 1 milliard 460 millions pour la Haute-Garonne. Le budget du département de la Haute-Garonne est 13 fois supérieur au budget de la Lozère, et son budget transport 11 fois supérieur. Là encore, le poids financier des départements est très hétérogène.

Le poids démographique des départements conditionne en grande partie les budgets. Si l'on compare les budgets primitifs 2015 des départements avec la population légale départementale au 1^{er} janvier 2015, les budgets des départements sont proportionnels au nombre d'habitants par département dans un rapport de 1000 à 2000 euros. L'Ariège est le département qui possède le plus petit ratio (989 euros par habitant) à l'inverse de l'Aude qui possède un ratio de 1914 euros par habitant.

Fig. n°8



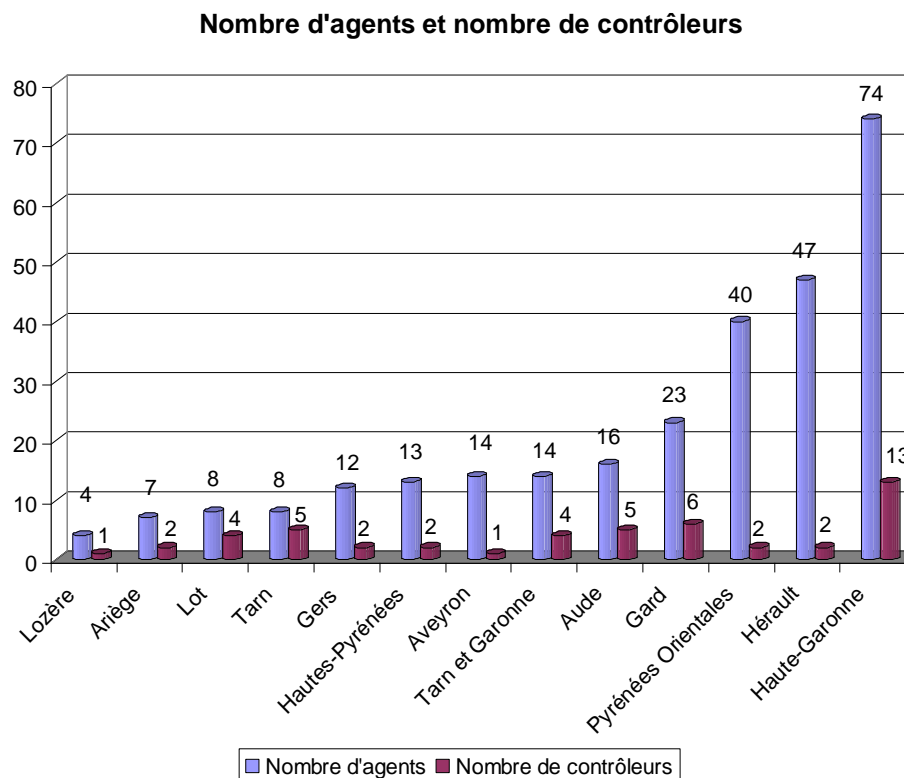
Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements

Les budgets transports correspondent aux dépenses et aux recettes de fonctionnement et d'investissement sur l'ensemble des services de transports du département. Sans rentrer dans le détail des données financières, qui nécessiterait une analyse plus approfondie, ce tableau révèle la proportion allouée par le département au budget des transports par rapport au budget global. Ce pourcentage varie de 2,8% pour l'Aude à 6,2 % pour la Lozère. Les départements de la grande région dépendent en moyenne 4,4 % du budget départemental au transport, pour un montant global de 327 millions d'euros. A noter que pour le département de l'Hérault, il s'agit du budget transport du Syndicat Mixte. Le budget du Syndicat Mixte est de 69 millions d'euros lorsque la participation du département est de 42 millions d'euros, ceci est lié au fait que l'Hérault est un Syndicat Mixte des Transports en Commun de la loi SRU et perçoit le Versement Transport Additionnel.

1. 2. Nombre d'agents et nombre de contrôleurs

Au total, les services transports des 13 départements représentent 280 agents. Le nombre d'agents permet d'évaluer l'importance du service de transport au sein du Conseil Départemental. Leur nombre est conditionné par le poids démographique du département mais aussi d'autres facteurs. Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne constitue un cas à part ; la direction des transports dispose d'un secrétariat de direction, d'un service financier, d'une direction des transports scolaires et d'une direction du développement des réseaux (transports interurbains). La direction des transports de la Haute-Garonne est composée de 73 agents (un tiers de plus que l'Hérault). Ce nombre important s'explique notamment par la prise en charge des élèves à l'intérieur du PTU pour le transport scolaire.

Fig. n°9



Le nombre de contrôleurs varie lui aussi selon les départements. Le contrôle peut-être un contrôle de prestation de service ou un contrôle des usagers (contrôle des titres de transports). Le contrôle des usagers peut-être effectué par les transporteurs (la Haute-Garonne par exemple) ou par le département (l'Ariège, l'Aveyron). Deux départements externalisent leurs contrôles :

- Le Tarn qui dispose de 5 contrôleurs gérés par un opérateur
- Les Hautes-Pyrénées avec 2 contrôleurs

La Lozère n'a mis en place un système de contrôle que depuis cette année. Pour le détail du volume de contrôle et de sa gestion, voir les fiches synthétiques par département en annexe.

2. Organisation des transports interurbains

Fig. n°10

ORGANISATION DES TRANSPORTS INTERURBAINS (2013/2014)	Ariège	Aude	Aveyron	Gard	Haute-Garonne	Gers	Hérault*	Lot	Lozère	Hautes-Pyrénées	Pyrénées Orientales	Tarn	Tarn et Garonne
DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS													
Nom du réseau interurbain		<i>Audelignes</i>	<i>Mobi12</i>	<i>Edgard</i>	<i>Arc en ciel</i>		<i>Hérault Transport</i>	<i>Lot O'Bus</i>		<i>Maligne</i>	<i>Bus à 1 euro</i>	<i>TarnBus</i>	
Carte du réseau		oui		oui	oui	oui	oui	oui		oui	oui	oui	oui
Site internet dédié au transport				oui			oui			oui	oui	oui	
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	très faible	171,9	50	1400	992	très faible	2937	12	2	214	1400	842	très faible
Nombre de lignes	10	49	18	25	58	4	66	36	1	4	50	22	44
Kilométrage annuel (en milliers)	Donnée manquante	1875	800	13431	5570	15	7872	270	40	730	3789	5000	527
POLITIQUE CONTRACTUELLE													
Exploitation du réseau en délégation de service public	oui	oui		oui									
Exploitation du réseau en marché public ordinaire					oui	oui	oui	oui	oui		oui		
Exploitation du réseau en marché public à bons de commande			oui							oui			oui
Exploitation du réseau en régie ou Société publique locale					oui						oui	oui	
Nombre de contrats	10	25	9	1	9	4	35	13	1	4	8	1	44
Durée moyenne des contrats	5	7	6	10	5	5	6	8	7	7	4	10	6
Nombre de transporteurs	4	10	13	22	11	3	30	5	1	2	5	6	7
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES													
Prix en € du titre unitaire	non	1	3	1,5	2,2	1,5	1,6	2	2	2	1	2	non

Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements. En rouge : données qui cumulent les transports interurbains et scolaires, *Année 2012/2013

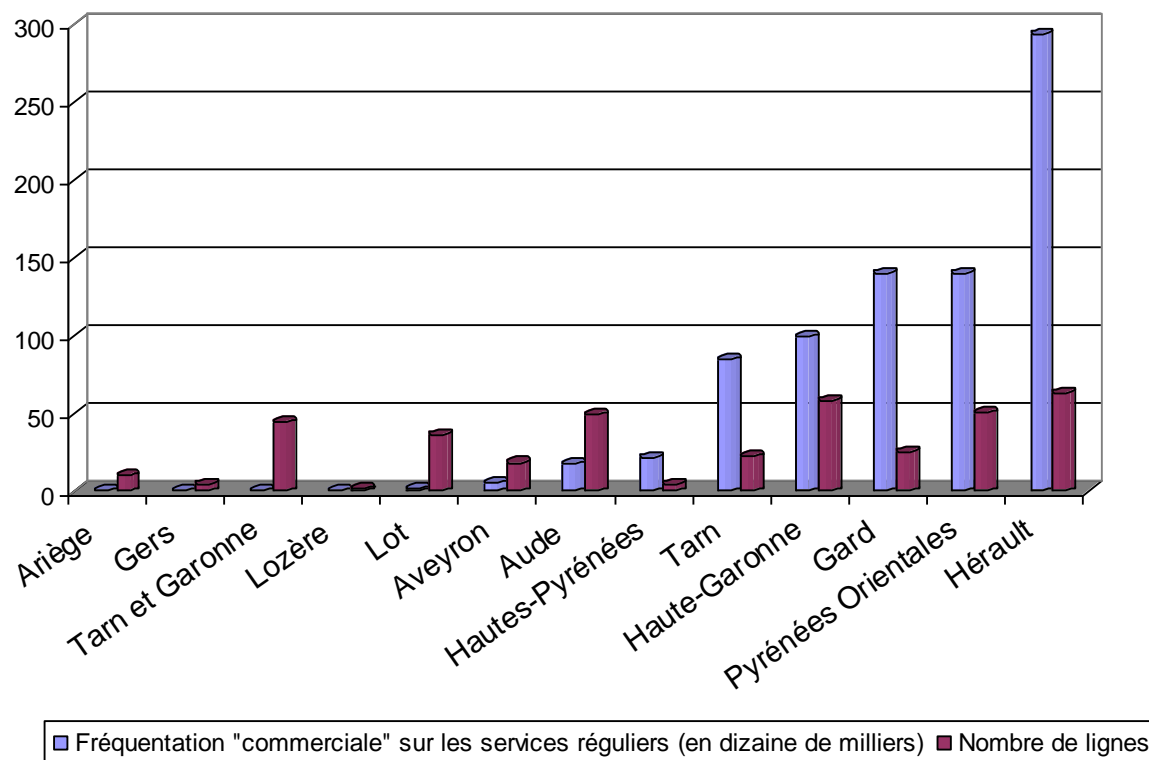
Les réseaux de transports interurbains ont des degrés de développement divers. Des indicateurs comme le nom du réseau, la présence d'une carte disponible sur internet, un site internet dédié au transport, la fréquentation « commerciale » (hors élèves scolaires subventionnés), le nombre de lignes ou encore le kilométrage annuel en charge permettent d'évaluer le développement de ces réseaux. La politique contractuelle n'a que peu d'incidence sur le développement des réseaux puisque des profils de réseau très différents sont exploités de la même manière. On peut tout de même noter que l'exploitation en régie ou société publique locale

vaut pour des départements qui ont la volonté développer leur réseau pour tout type d'utilisateur. Enfin, le principe de tarification unique sur les lignes régulières offre à l'utilisateur une souplesse de déplacement, comme le faible montant du prix du titre unitaire. Ces éléments permettent de classer les départements en fonction du degré de développement de leur réseau.

2. 1. Le développement des réseaux interurbains

Fig. n°11

Nombre de lignes et fréquentation "commerciale" sur l'année 2013-2014



Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements

2. 1. 1. Les réseaux interurbains peu développés ou à vocation scolaire

Le nom du réseau apparaît comme un indicateur fiable de l'investissement des départements dans leur réseau de transport interurbain à destination de tous les usagers. Les réseaux interurbains qui n'ont pas de nom ont une fréquentation « commerciale » très faible, c'est le cas de l'Ariège, du Gers, de la Lozère et du Tarn et Garonne.

- L'Ariège, le Gers et la Lozère possèdent très peu de lignes interurbaines. Ces départements ruraux peu denses ont privilégié le TAD
- Le Tarn et Garonne possède 44 lignes régulières mais qui sont à vocation scolaires et transportent très peu d'usagers commerciaux (0,7% sur l'ensemble des usagers)
- La politique contractuelle de ces 4 départements est différente ; l'Ariège exploite son réseau en délégation de service public (en marché public depuis cette année), le Gers et la Lozère en marché public et le Tarn et Garonne en marché public à bons de commande
- Les principes tarifaires sont eux aussi différents selon les départements ; le Gers a une tarification unique avec un titre à 1,5 euros, la Lozère 2 euros, l'Ariège et le Tarn et Garonne appliquent un tarif en fonction du nombre de kilomètres et du transporteur

2. 1. 2. Les réseaux interurbains moyennement développés

Le Lot et l'Aveyron sont aussi des départements ruraux mais qui ont fait l'effort de développer un réseau interurbain à destination de tous les usagers. Ils ont des fréquentations commerciales assez faible mais à relativiser compte-tenu de leur poids démographique. Ces deux départements possèdent une carte de leur réseau (interactive pour l'Aveyron) et un nom ; Lot O'Bus pour le Lot et Mobi12 pour l'Aveyron.

- La politique contractuelle de ces 2 départements est différente ; le Lot exploite son réseau en marché public et l'Aveyron en marché public à bons de commande
- Les principes tarifaires sont eux aussi différents : le Lot a une tarification unique avec un titre à 2 euros, l'Aveyron de 3 euros

2. 1. 3. Les réseaux interurbains développés

- Les réseaux interurbains de l'Aude et des Hautes-Pyrénées ont une fréquentation « commerciale » respectivement de 171 900 et 214 000 voyageurs par an. Ces deux départements possèdent une carte de leur réseau disponible sur internet et un nom ; Audelignes pour l'Aude et Maligne pour les Hautes-Pyrénées. Ils ont également un site internet dédié au service de transport (interurbain et scolaire).

Le département des Hautes-Pyrénées a la particularité d'avoir seulement 4 lignes régulières mais qui connaissent une forte fréquentation « commerciale » pour plusieurs raisons :

- Le Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées est associé aux AOT du Grand Tarbes et de la Ville de Lourdes dans le Syndicat mixte « Fil vert » qui a mis en place une gestion multimodale (information voyageur, tarification, billettique)
 - Le réseau interurbain est complété par l'offre de TAD qui vient en prolongement des lignes régulières
 - Le département des Hautes-Pyrénées possède 11 domaines skiables et de nombreux sites touristiques. Des stations comme la Mongie et Saint-Lary-Soulan sont desservis par le réseau Maligne
 - Le réseau Maligne a un site dédié sur internet
- Le réseau Arc-en-ciel de la Haute-Garonne possède 58 lignes avec une fréquentation « commerciale » de 992 000 voyageurs par an. Le réseau Arc-en-ciel est exploité à la fois en régie (24 lignes) et en marché public (34 lignes). En étant le département le plus peuplé de la grande région, avec un poids démographique qui se rapproche de celui de l'Hérault, le réseau interurbain n'a pas une fréquentation « commerciale » aussi importante que les départements des Pyrénées-

Orientales, du Gard et de l'Hérault. Quelques raisons (non-exhaustives) peuvent expliquer cet écart avec les autres départements :

- Le poids du PTU toulousain qui couvre 101 communes et 756 840 habitants (73% du nombre total d'habitants) et qui est le seul PTU du département : Le territoire desservi par le réseau Arc-en-ciel est plutôt rural.
- La carte du réseau est divisée en deux secteurs nord et sud, notamment pour ne pas concurrencer le réseau de train régional
- la Haute-Garonne ne dispose pas d'un site dédié au transport comme c'est le cas de l'Hérault, du Gard et des Pyrénées-Orientales

2. 1. 4. Les réseaux interurbains bien développés

Les réseaux interurbains du Tarn, des Pyrénées-Orientales, du Gard et de l'Hérault font parties des réseaux les mieux développés sur la grande région. Ils ont des fréquentations « commerciales » élevées, des sites internet dédiés au transport avec un nom de réseau et un nombre de lignes régulières important (supérieur à 20).

- Le réseau TarnBus du Tarn possède 22 lignes avec une fréquentation « commerciale » de 842 000 voyageurs par an. La tarification unique propose un titre unitaire de 2 euros. L'exploitation du réseau interurbain se fait en société publique locale. A noter que le réseau de lignes régulières TarnBus est séparé de l'organisation des transports scolaires tarnais qui sont gérés par l'association Federteep.
- Le réseau « bus à 1 euro » des Pyrénées-Orientales possède 50 lignes avec une fréquentation « commerciale » de 1 400 000 voyageurs par an. Comme son nom l'indique, la tarification unique propose un titre unitaire de 1 euros. L'exploitation du réseau interurbain se fait en marché public et en régie. Une des particularités du réseau « bus à un euro »

est que les lignes régulières sont adaptées en fonction des pics de fréquentation et notamment de la saison estivale de tourisme sur le littoral ou en montagne (4 à 5 lignes), et en hiver vers les stations de skis (1 à 2 lignes)

- Le réseau Edgard du Gard possède 25 lignes avec une fréquentation « commerciale » de 1 400 000 voyageurs par an. La tarification unique propose un titre unitaire de 1,5 euros. L'exploitation du réseau interurbain se fait en délégation de service public.

- Le réseau Hérault Transport de l'Hérault possède 66 lignes avec une fréquentation « commerciale » de 2 937 000 voyageurs par an. La tarification unique propose un titre unitaire de 1,6 euros. L'exploitation du réseau interurbain se fait en marché public. Une des raisons de la forte fréquentation du réseau Hérault Transport est qu'il est géré en syndicat mixte avec l'ensemble des Autorités organisatrices de transport du département ; le Conseil Départemental de l'Hérault et les 4 communautés d'agglomération de l'Hérault (Montpellier agglomération, Béziers Méditerranée, Hérault Méditerranée et Thau agglomération)

3. Organisation des services de transport à la demande (TAD)

Fig. n°12

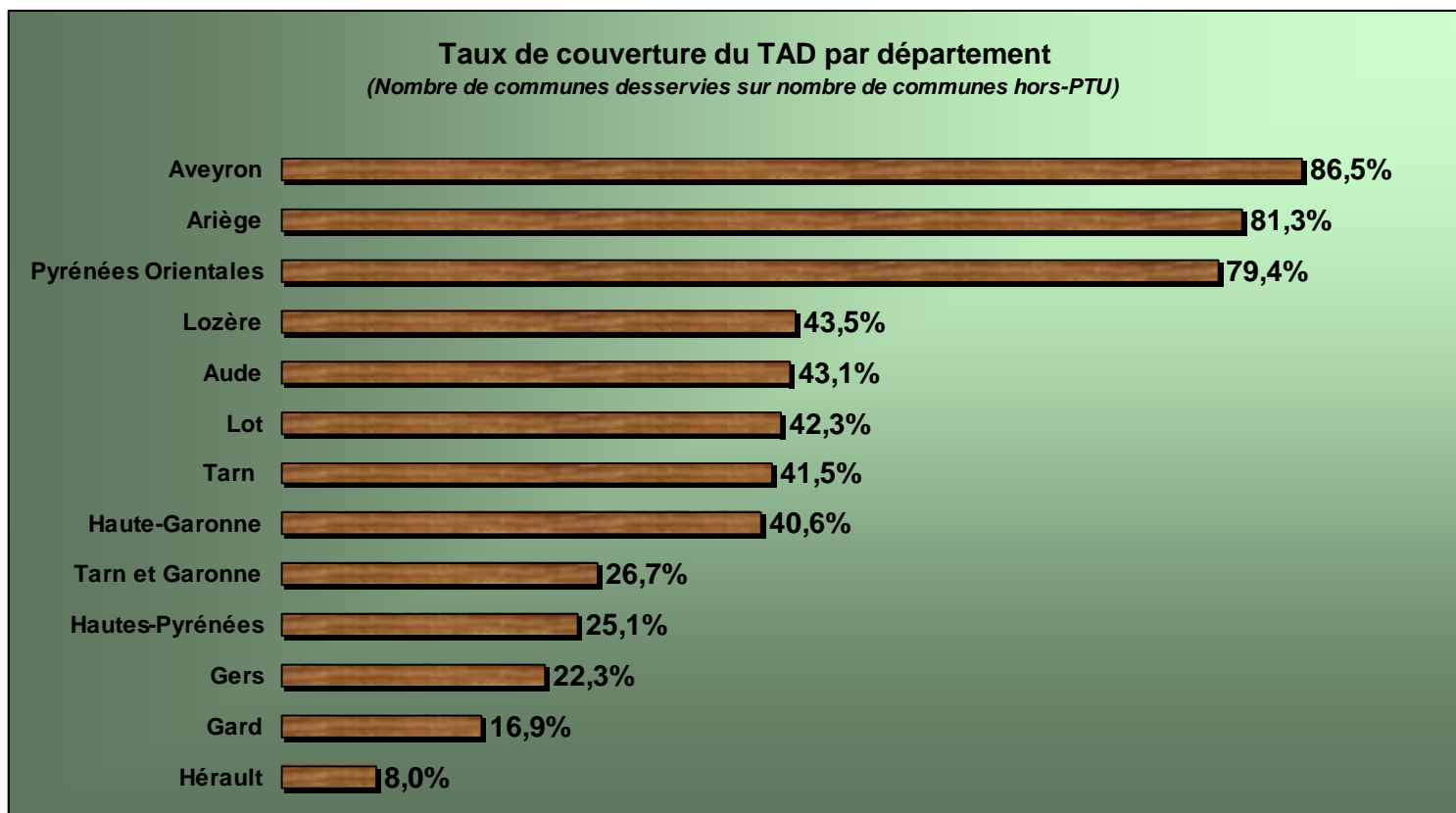
ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE (SAD) 2013/2014	Ariège	Aude	Aveyron	Gard	Haute-Garonne	Gers	Hérault*	Lot	Lozère	Hautes-Pyrénées	Pyrénées-Orientales	Tarn	Tarn et Garonne
DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE													
Nombre total de communes desservies	270	141	250	36	198	100	21	130	80	115	150	120	50
Nombre de communes du département (hors ptu)	332	327	289	213	488	448	264	307	184	458	189	289	187
Taux de couverture	81%	43%	87%	17%	41%	22%	8%	42%	43%	25%	79%	42%	27%
Fréquentation (en milliers)	1	3	25	7	10	Donnée manquante	4	3	Donnée manquante	13	4,7	6	3
Prise en charge de l'usager													
Au domicile	oui		oui		oui	oui	oui	oui	oui		oui		oui
Sur point d'arrêt		oui		oui						oui		oui	
ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE													
communes ou groupements de communes (AO2)	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non	oui	oui	oui	non	oui	oui
Nombre	10	7	30	2	18	12		19	14	8		11	6
Part subventionnée par le CD	33%	33%	30%	50%	35%**	35%		30%	30%	30 à 35 %		50%	40%
Part subventionnée par le CR	35 à 45%	non	35 à 45%	non	35 à 45%	35 à 45%		35 à 45%	non	35 à 45%	non	35 à 45%	35 à 45%
D'autres organisateurs	non	non		non	non	non	oui	non	non	non	non	non	non

Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements, statistiques Insee. *Année 2012/2013 **50% dans les secteurs périurbains

Les services de transport à la demande (TAD) répondent aux besoins des communes rurales situées dans des écarts (non-desservies par les lignes régulières ou à faible densité), le tableau ci-dessus répertorie les principales caractéristiques de leur développement et de leur organisation. A noter que de nombreux départements confient l'organisation du TAD à des communes ou groupements de communes (Autorité Organisatrice de second rang), ce qui rend la collecte de données complexe à l'échelle du département.

3. 1. Données relatives aux services à la demande

Fig. n°13



Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements, statistiques Insee

- Le nombre de lignes de TAD n'a pas toujours été renseigné par les différents départements, on remarque toutefois qu'il varie de 5 lignes pour le Gard à 100 lignes pour les Pyrénées-Orientales qui constitue un cas à part
- La fréquentation est aussi difficile à évaluer, on peut retenir ici que les TAD les plus fréquentés sont dans des départements à dominante rurale ; l'Ariège, l'Aveyron, les Hautes-Pyrénées

- Le taux de couverture est un calcul biaisé puisqu'il ne prend pas en compte les communes hors-PTU desservies par les lignes régulières. Il permet malgré tout de mesurer l'étendue du réseau de TAD sur les communes hors-PTU des départements. On a ainsi des taux de couverture d'environ 80% pour l'Ariège, l'Aveyron et les Pyrénées-Orientales, de 40% pour l'Aude, la Haute-Garonne, le Lot, la Lozère et le Tarn, de 20 à 30% pour le Gers, les Hautes-Pyrénées et le Tarn et Garonne, de 17% pour le Gard et de 8% pour l'Hérault

3. 2. Organisation des services à la demande

- Le département des Pyrénées-Orientales organise lui-même le TAD, c'est une exception sur la grande région. 3 autres départements organisent aussi le TAD pour une partie et délèguent une autre partie à des communautés de communes ; c'est le cas du Gard, du Gers et des Hautes-Pyrénées
- 8 départements organisent le TAD exclusivement à partir des communautés de communes : l'Ariège, l'Aude, l'Aveyron, la Haute-Garonne, le Lot, la Lozère, le Tarn et le Tarn et Garonne
- L'Hérault est le seul département à organiser le TAD avec un autre organisateur, il s'agit de l'Office de tourisme du Pays Lodévois qui a une fonction de centrale d'appel pour la réservation du TAD
- Les modalités de prise en charge diffèrent d'un département à l'autre. Outre la tarification (qui n'a pas été étudiée ici), la prise en charge de l'utilisateur peut se faire sur point d'arrêt ; c'est le cas des 4 départements de l'Aude, du Gard, des Hautes-Pyrénées et du Tarn. Elle peut aussi se faire directement au domicile, c'est le cas des 9 autres départements
- Les parts subventionnées par les départements auprès des communautés de communes organisatrices correspondent à un tiers du déficit d'exploitation, à l'exception du Tarn (40%), du Gard et du Tarn et Garonne qui peuvent monter jusqu'à 50%

- La part subventionnée le Conseil Régional de Midi-Pyrénées auprès des communautés de communes organisatrices du TAD varie de 35 à 45%. En revanche, le Conseil Régional du Languedoc-Roussillon ne subventionne pas le TAD

3. 3. Cas particuliers : l'exemple des Pyrénées-Orientales

- Le département des Pyrénées-Orientales organise lui-même le transport à la demande, il possède 100 lignes de TAD avec une centrale unique de réservation
- Le service de TAD couvre 100% des communes situées dans des écarts
- Le service de TAD est également un service de substitution pour les personnes à mobilités réduites (PMR). Dans le cadre de la loi sur l'accessibilité, le schéma directeur d'accessibilité (SDA) du département des Pyrénées-Orientales a fait ressortir toute la difficulté de rendre accessible les points d'arrêts. En conséquence, le département a mis en place un TAD « porte à porte » pour tout type d'usagers, y compris les PMR
- Sur l'année 2013-2014, le TAD des Pyrénées-Orientales a enregistré 26 000 voyages pour un budget de 1,2 millions d'euros

4. Organisation des transports scolaires

4. 1. Principales caractéristiques de l'organisation des transports scolaires départementaux

Fig. n°14

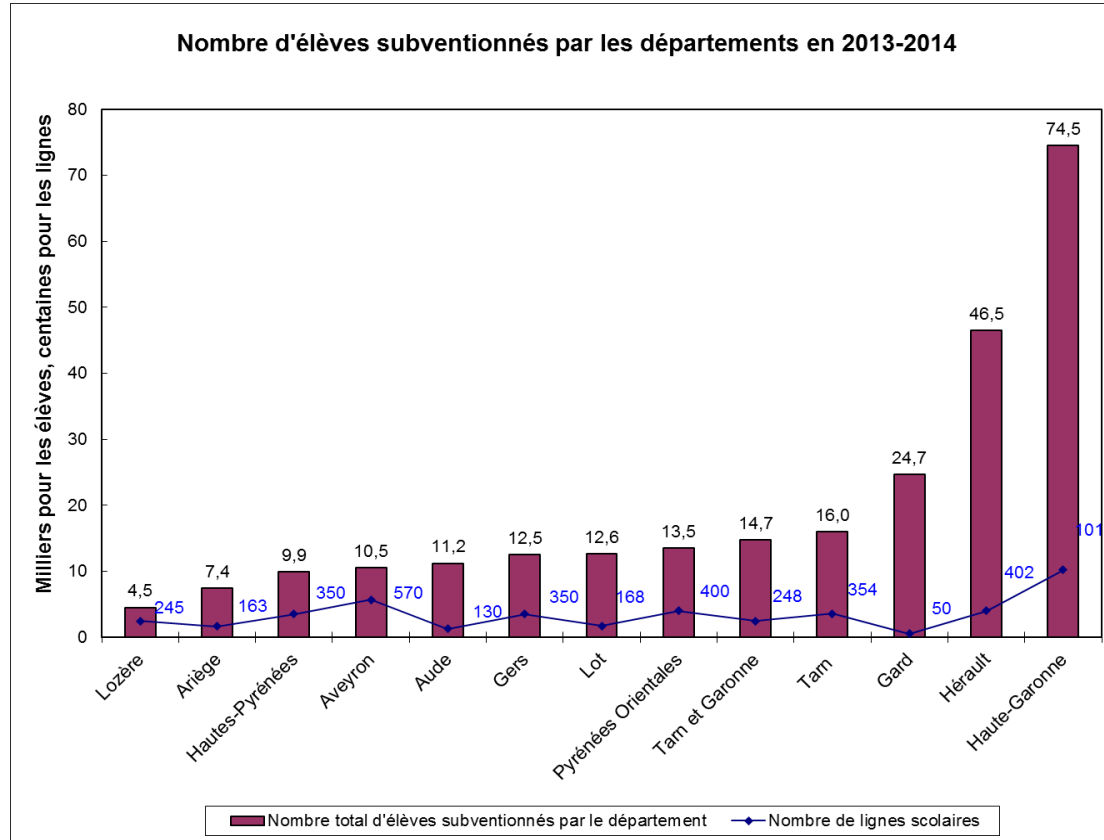
ORGANISATION DES TRANSPORTS SCOLAIRES (2013/2014)	Ariège	Aude	Aveyron	Gard	Haute-Garonne	Gers	Hérault*	Lot	Lozère	Hautes-Pyrénées	Pyrénées Orientales	Tarn	Tarn et Garonne
DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES													
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	7400	11 207	10500	24656	74500	12500	46487	12642	4500	9890	13500	16000	14710
Nombre de lignes scolaires	163	130	570	50	1018	350	402	168	245	350	400	354	248
Kilométrage annuel (en millier)	donnée manquante	1045	4300	donnée manquante	donnée manquante	3000	4428	1681	4500	2500	3870	2800	3500
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (TTC)	990	1100	1100	910	660	880	1000	776	1400	900	1100	1050	890
PRISES EN CHARGE DES ELEVES													
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	3	3	3	3	1	1,5	3	1 km pour maternelle, 3 km pour les autres	3	zone rurale 2km, zone urbaine 4km	3 km en zone rurale, 5 km en urbain	3 km en rural, 5 km en urbain	0,5km pour 1er degré, 3km pour autres
Age minimum de prise en charge des élèves (ans)	3	3	2	2	2	4	2,5	3	3	3 (sauf présence accompagnateur)	3	3	3
POLITIQUE CONTRACTUELLE													
Exploitation du réseau en délégation de service public		oui		oui									
Exploitation du réseau en marché public ordinaire	oui	oui	oui		oui	oui	oui	oui	oui		oui	oui	
Exploitation du réseau en marché public à bons de commande		oui (VL)	oui (VL)							oui			oui
Exploitation du réseau en régie ou Société publique locale											oui		
Nombre de contrats	164	155	320	1	184	1 par véhicules	35	17	245	152	8	21	247
Durée maximum des contrats	5	5 ou 1 (VL)	3-6 ou 4 (VL)	10	5	7	6	8	7	5	4	7	4 ou 7
Nombre de transporteurs	25	36	130	22	46	20	28	6	50	90	5	12	31

Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements, règlements scolaires des départements. En rouge : données qui cumulent les transports interurbains et scolaires,

*Année 2012/2013

4. 1. 1. Les données relatives aux transports scolaires

Fig. n°15

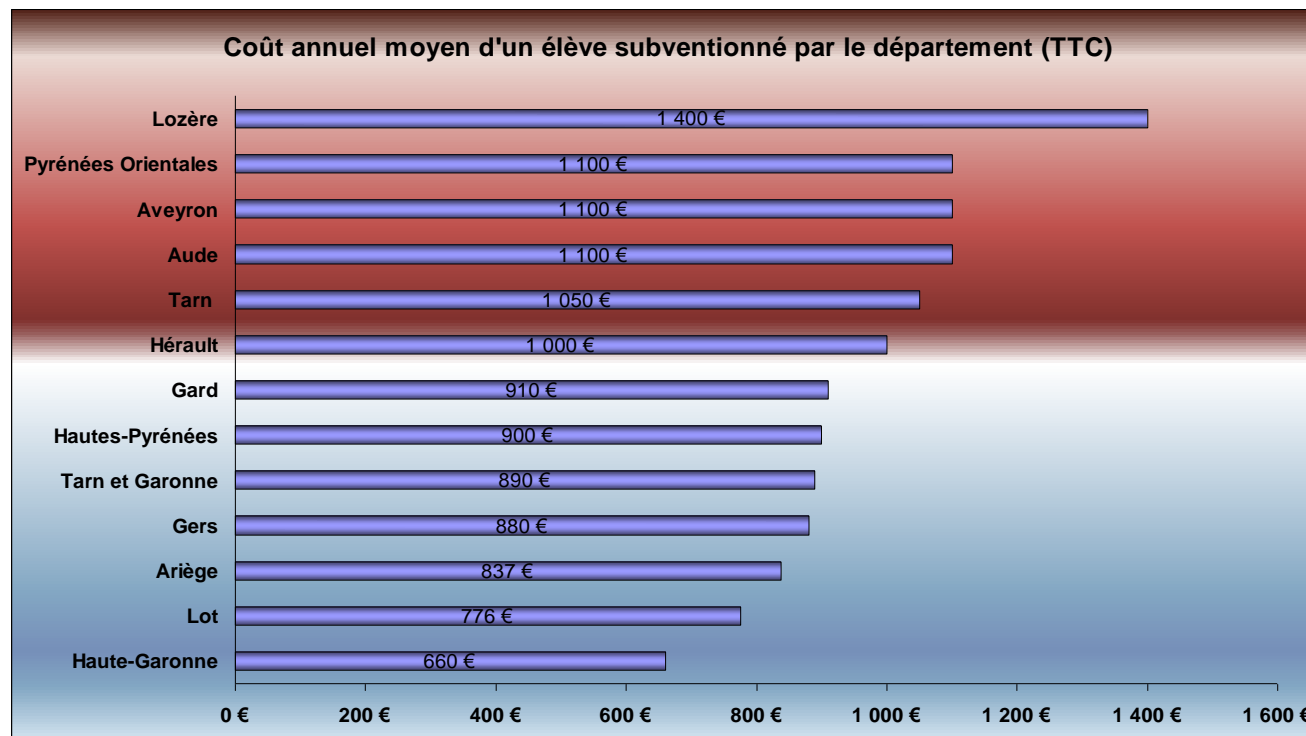


Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements

Les données relatives aux transports scolaires permettent d'évaluer l'amplitude existante entre les différents départements de la grande région concernant le nombre d'élèves subventionnés, le nombre de lignes scolaires, le kilométrage annuel en charge et le coût annuel moyen pour un élève.

- La Haute-Garonne fait figure d'exception avec 74 500 élèves subventionnés, c'est d'ailleurs le 1^{er} département de France pour le nombre d'élèves subventionnés, la principale raison étant que le département subventionne aussi les élèves qui habitent à l'intérieur du PTU. La Lozère, avec 4500 élèves subventionnés, compte 17 fois moins d'élèves subventionnés que la Haute-Garonne. Le deuxième département possédant le plus grand nombre d'élèves subventionnés est l'Hérault avec 42 487 élèves. C'est presque 2 fois moins que la Haute-Garonne malgré que L'Hérault subventionne aussi les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur du PTU. Au total, la grande région comptabilise environ 250 000 élèves subventionnés
- La Haute-Garonne compte également un nombre de lignes scolaires bien supérieur aux autres départements ; 1018 lignes contre 570 lignes pour l'Aveyron qui se trouve en deuxième position, c'est aussi 20 fois plus que le Gard qui ne compte que 50 lignes. A noter que le nombre de lignes scolaires n'est pas proportionnel au nombre d'élèves subventionnés pour plusieurs raisons ; des élèves sont aussi transportés sur les lignes régulières ou sur les TAD, les véhicules scolaires ont des gabarits différents et ne transportent pas le même nombre d'élèves, la configuration géographique des départements nécessite plus ou moins de lignes pour un même nombre d'élèves,... La grande région compte environ 4 500 lignes scolaires.

Fig. n°16

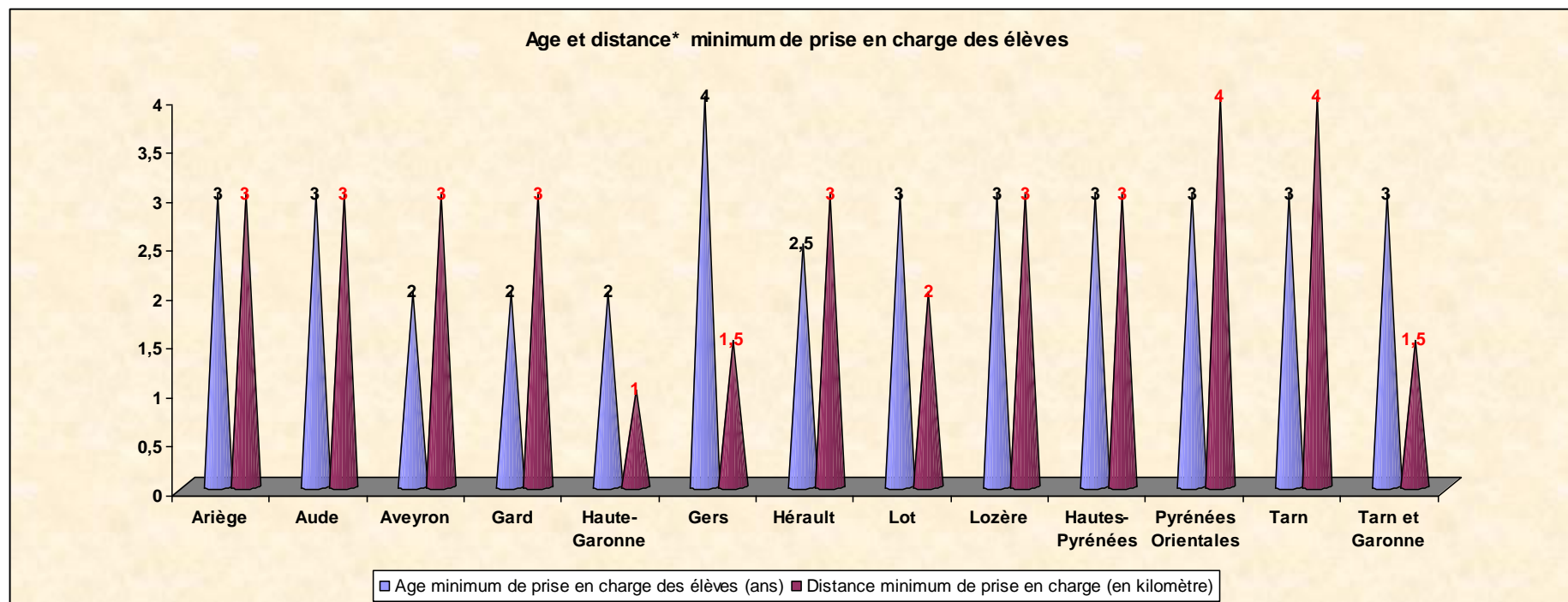


Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements

Le coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département varie de 660 euros pour la Haute-Garonne à 1400 euros pour la Lozère (plus de deux fois le montant de la Haute-Garonne). La Haute-Garonne est un cas particulier puisque le département subventionne les élèves habitant à l'intérieur du PTU toulousain, ceux-ci empruntent pour la plupart le réseau urbain. Le coût de ses élèves est inférieur au coût des élèves hors-PTU (environ 220 euros par élèves pour 30 000 élèves), c'est pour cette raison que le coût annuel moyen est de 660 euros par élèves. Par ailleurs, les deux départements du Lot et de la Haute-Garonne ont une politique de gratuité totale sur les transports scolaires. Par conséquent, tous les élèves qui bénéficient de la carte scolaire n'empruntent pas forcément le réseau de bus et cela a des conséquences sur le coût annuel moyen. Plus globalement, les départements de Languedoc-Roussillon ont des coûts par élève supérieurs aux départements de la région Midi-Pyrénées. Le coût moyen d'un élève subventionné sur la grande région est de 980 euros TTC.

4. 1. 2. La prise en charge des élèves

Fig. n°17



Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements *âge et distance moyenne minimum pour les départements qui distinguent zone rurale/urbaine et élèves 1^{er}/2nd degré

L'âge et la distance minimum de prise en charge des élèves conditionnent le volume total des élèves pris en charge par le département.

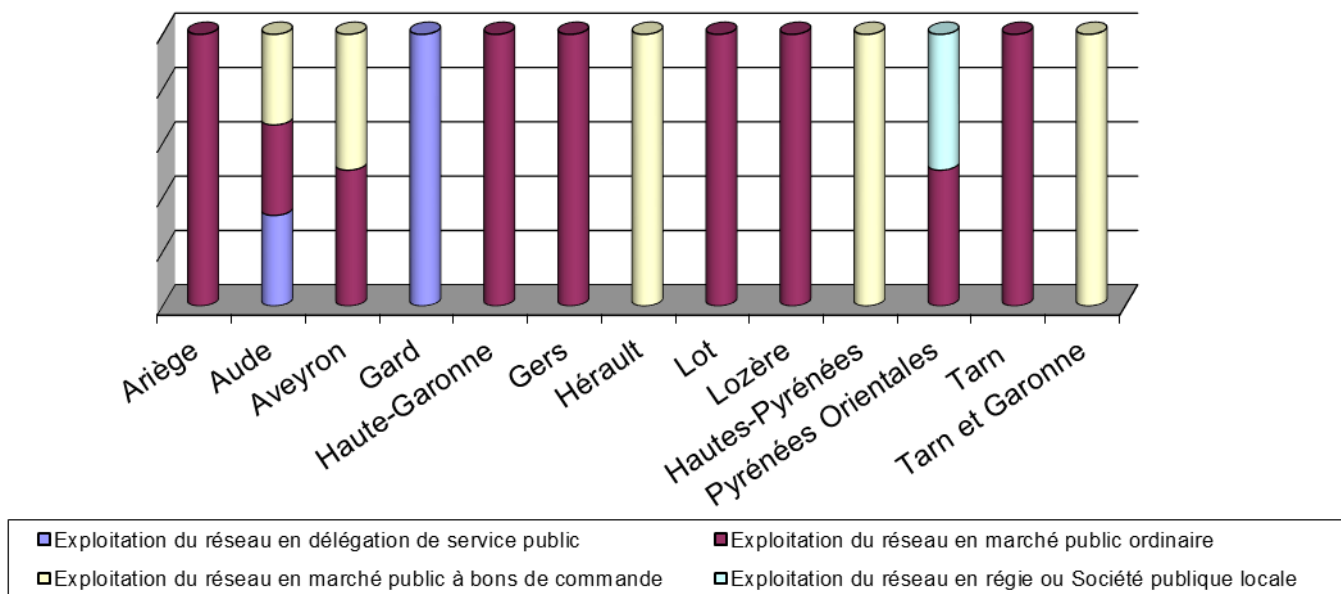
- L'âge minimum de prise en charge des élèves varie de 2 à 4 ans selon les départements. Alors que la plupart fixent l'âge minimum à 3 ans (8 départements), 3 départements (l'Aveyron, le Gard et la Haute-Garonne) effectuent la prise en charge à partir de 2 ans, l'Hérault à partir de 2 ans et demi. A noter que l'âge de prise en charge peut varier si l'élève est en présence d'un accompagnateur (c'est le cas des Hautes-Pyrénées par exemple)

- La distance minimum de prise en charge (domicile/établissement ou domicile/point d'arrêt) est aussi différente selon les départements. Une règle de 3 kilomètres s'applique pour la plupart (10 départements) avec quelques nuances pour certains ; Pour le Lot 1km pour les élèves maternelles et 3km pour les autres, pour les Pyrénées-Orientales et le Tarn 3 km en zone rurale et 5km en zone urbaine, pour le Tarn et Garonne 0,5km pour les maternelles et 3km pour les élèves plus âgés. Le département des Hautes-Pyrénées applique une distance de 2km en zone rurale et de 4km en zone urbaine alors que le Gers applique une distance de 1,5km et la Haute-Garonne de 1km

4. 1. 3. La politique contractuelle

Fig. n°18

Mode d'exploitation du réseau de lignes scolaires en 2013-2014



Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements

Comme pour les transports interurbains, les transports scolaires font l'objet d'une politique contractuelle où le réseau peut être géré en délégation de service public, en marché public ordinaire, en marché public à bon de commande, en régie ou en société publique locale.

- 3 départements fonctionnent en marché public à bon de commande : l'Hérault, les Hautes-Pyrénées et le Tarn et Garonne
- Le Gard fonctionne en délégation de service public
- Les 9 autres départements fonctionnent en marchés publics ordinaires dont 4 départements qui fonctionnent sur plusieurs modes d'exploitation ; l'Aude fonctionne en délégation de service public, en marché public ordinaire et en marché public à bon de commande pour les véhicules légers (VL) de moins de 9 places, l'Aveyron fonctionne en marché public ordinaire et en marché public à bon de commande pour les véhicules légers, les Pyrénées-Orientales fonctionnent en marché public ordinaire et en régie, La Haute-Garonne possède 20 circuits scolaires (sur 1018) qui sont réalisés en régie.

4. 2. Organisateur délégué des transports scolaires

Fig. n°19

ORGANISATION DES TRANSPORTS SCOLAIRES ORGANISATEURS DELEGUES DE TRANSPORTS SCOLAIRES (AO2) POUR LES SERVICES SUBVENTIONNES AU MOINS PARTIELLEMENT PAR LE CD	Ariège	Aude	Aveyron	Gard	Haute-Garonne	Gers	Hérault	Lot	Lozère	Hautes-Pyrénées	Pyrénées Orientales	Tarn	Tarn et Garonne
Communes, groupement de communes ou syndicats mixtes	oui	oui	oui	oui	non	oui	non	oui	oui	oui	non	non	non
Nombre	7	2	60	60		7		33	1	68			
Associations	non	non			non	non	non	oui	non	non	non	oui, Federteep	non
Nombre								1				1	
Etablissements scolaires	non	non			oui	non	non	non	non	non	non	non	non
Nombre					9								

Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements, règlements scolaires des départements

Hormis l'Hérault (Service des transports entièrement délégué au Syndicat mixte Hérault Transport), la Haute-Garonne et le Tarn et Garonne, les départements délèguent l'organisation des transports scolaires à des AO2 :

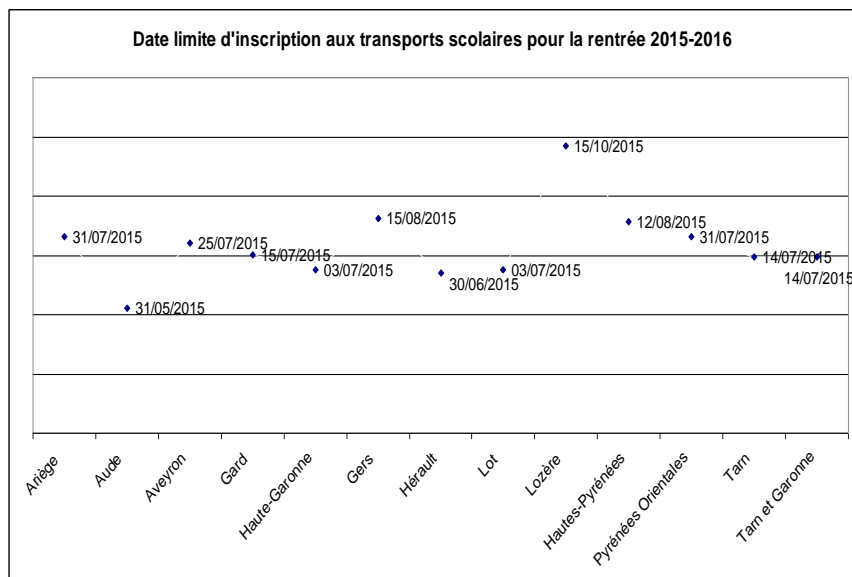
- 8 départements délèguent partiellement leurs services de transport scolaire à des communes, groupements de communes ou syndicats mixtes. Il peut s'agir d'une gestion minimale de vérification des dossiers comme c'est le cas du Gard à une gestion de l'ensemble de l'organisation comme pour le syndicat mixte des transports scolaires de Vic-en-Bigorre (présent dans les Hautes-Pyrénées et sur 2 communes du Gers)
- 2 départements délèguent partiellement leurs services de transport scolaire à des associations : le Lot et le Tarn avec l'association Federteep (Fédération Départementale pour le Transport des Elèves de l'Enseignement Public du Tarn)
- La Haute-Garonne délègue les services de transport scolaire pour 9 établissements

4. 3. Caractéristiques et modalités d'inscription aux transports scolaires

4. 3. 1. Système de gestion mis en place pour l'inscription des élèves

- Seul le département du Lot n'a pas encore mis en place d'inscription en ligne. L'Ariège et l'Hérault ne le font que depuis cette année. Le Tarn et Garonne n'a pas encore mis en place le paiement en ligne bien que l'inscription le soit. Les autres départements ont mis en place l'inscription et le paiement en ligne, l'inscription papier restant toujours possible.
- La gestion des inscriptions et des paiements est effectuée en interne ou via les AO2, seul le département de l'Aude confie au transporteur la gestion pour les élèves empruntant les lignes régulières

Fig. n°20



Sources : sites internet des départements, règlements scolaires des départements

La date limite d'inscription aux transports scolaires pour la rentrée 2015-2016 est fixée au 31 mai pour l'Aude et cours jusqu'au 15 octobre pour la Lozère. A noter que pour l'Aude, la date limite d'inscription est différente selon le degré de scolarité : avant 30 avril pour les élèves maternelles et primaires, avant le 31 mai pour les collèges et lycées, avant le 15 juillet pour les bacheliers ou les élèves ne connaissant pas leur affectation au 31 mai.

Les inscriptions sont possibles en cours d'année pour tous les départements. Pour le département des Hautes-Pyrénées, les inscriptions se font avec une majoration de 50% s'il y a non-respect de la carte scolaire ou si l'inscription s'effectue après la date limite du

12 août. 5 départements demandent la validation du dossier d'inscription par l'établissement pour délivrer la carte scolaire : le Gard, la Haute-Garonne, le Gers, l'Hérault et le Lot.

4. 3. 2. Participation financière pour l'inscription aux transports scolaires 2015-2016 et ouverture des lignes scolaire à d'autres usagers

Fig. n°21

	Participation financière à la charge du département (%)	Montant de la participation à la charge des familles	Ouverture des circuits scolaires à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	Part des circuits scolaires ouverts (%)
Ariège	92	70 euros, gratuit à partir du 3ème enfant	oui	100
Aude	85	Uniquement pour le second degré et en fonction du kilomètre parcouru sur la base d'une part fixe (0,76 euros/élèves/mois) et une part variable km AR /jour de 0,02 euros TTC	oui	100
Aveyron	66	130 euros pour le premier enfant, 100 euros pour le 2ème, 50 euros pour le 3ème, gratuit pour 4 enfants et plus	oui	100
Gard	100	30 euros de frais de dossier	oui	100
Haute-Garonne	100	Gratuité totale	oui (sur demande auprès du CD)	100
Gers	100	48 euros par élève, 68 € pour deux élèves et plus. Pour les bénéficiaires du RSA : 18 euros par élève, 28 euros pour deux élèves et plus	oui (sur demande auprès du CD)	100
Hérault	75	De 25 à 105 euros selon le niveau de ressources des familles	oui	100
Lot	100	Gratuité totale	non	
Lozère	90	Un forfait allant de 40 à 121 euros selon le niveau de scolarité, le nombre d'enfant et le niveau de ressources de la famille	non	-
Hautes-Pyrénées	90	de 30 à 120 € selon le niveau de ressources de la Famille	oui	100
Pyrénées Orientales	90	80 euros pour collèges et lycée	oui	100
Tarn	75	80 euros de frais de dossiers	oui	10
Tarn et Garonne	85	92 euros pour les demi-pensionnaires, 46 euros pour les internes	étudiants domiciliés en Tarn et Garonne	100

Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements, règlements scolaires des départements

Le service de transport scolaire départemental est subventionné pour les élèves du premier et du second degré, il peut l'être aussi pour les étudiants dans des proportions moindres. Cette subvention varie d'un département à l'autre

Pour les élèves ayant-droit, la gratuité est totale pour la Haute-Garonne et le Lot. Pour les autres départements, des frais de dossier sont à la charge des familles selon des critères spécifiques à chaque département

Ce tableau illustre la diversité des modes de participation à l'échelle de la grande région. Il en va de même pour les élèves non ayant-droit et pour les allocations versées aux familles des enfants qui n'ont pas accès aux transports scolaires (voir fiche synthétique des départements)

Seul la Lozère n'ouvre pas ses circuits scolaires à d'autres usagers

5. Les caractéristiques du réseau

5. 1. La prise en charge des points d'arrêts

Fig. n°22

LES POINTS D'ARRETS	Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	En zone agglomérée	Hors agglomération	Limitation du nombre d'arrêts par commune	Nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt
Ariège		Commune	Département	limité à 1 sauf participation de la commune	3
Aude	Département			non	1
Aveyron		Commune	Département mais au cas par cas	non	2
Gard	Département mais au cas par cas			non	4
Haute-Garonne		Commune	Département	non	1
Gers		Par le Conseil Départemental pour le poteau	Par le Conseil Départemental sur RD	non	3
Hérault	Commune		Par le Conseil Départemental pour 20% des arrêts	non	3
Lot		Commune	Département, tout ou en partie	non	3
Lozère	Commune				Donnée manquante
Hautes-Pyrénées	Commune			non	5
Pyrénées Orientales	Gestionnaire de voirie	Commune	Département	non	1, 2 si extension
Tarn	Aménagé par le CD, au cas par cas pour les subventions				Donnée manquante
Tarn et Garonne	Département			non	5

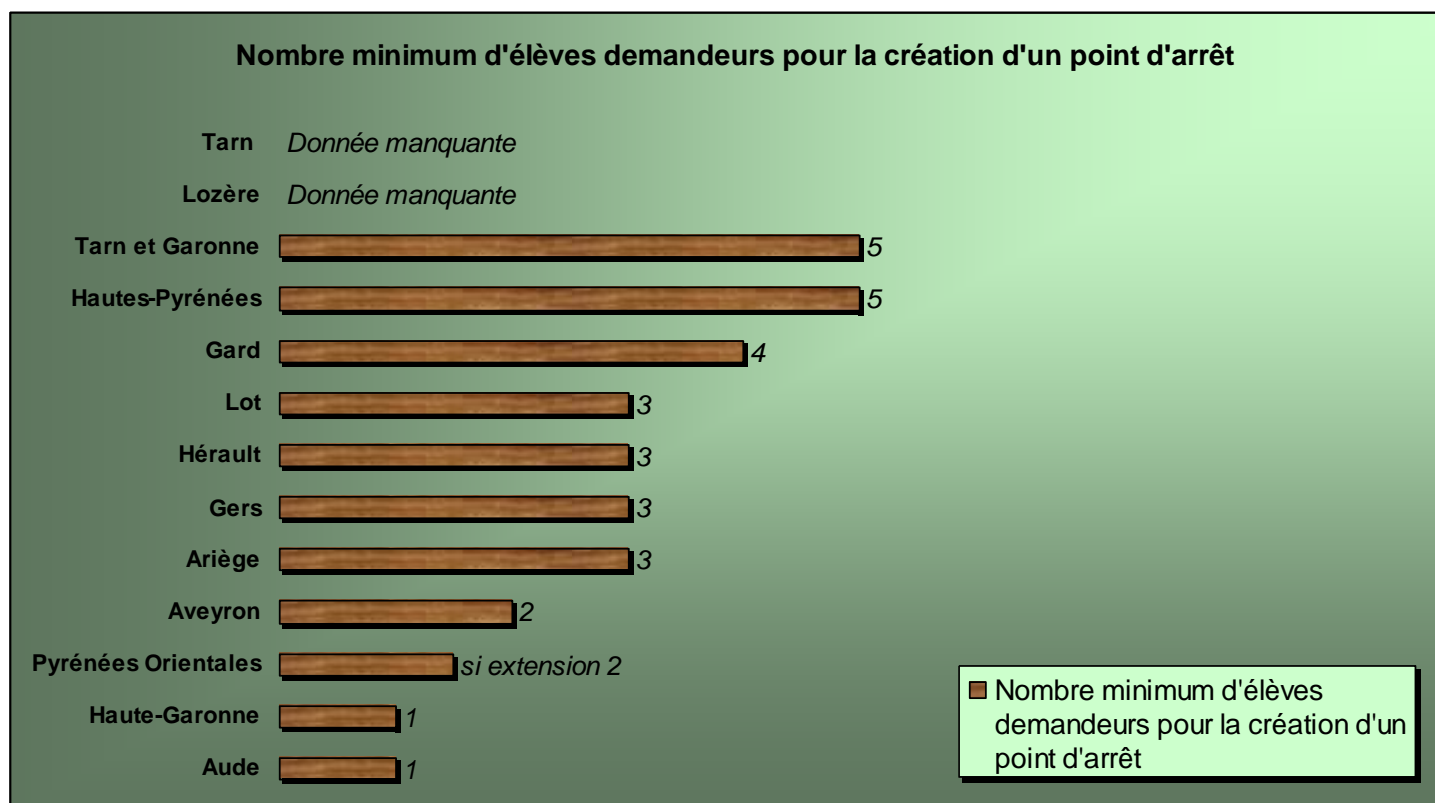
Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements, règlements scolaires des départements

Hormis le code de la route et les règles d'accessibilité pour les PMR, il n'existe pas à ce jour de référentiel normatif concernant la création de nouveaux points d'arrêts. Pour les transports scolaires, les points d'arrêts évoluent à chaque rentrée scolaire en fonction des nouveaux élèves et établissements. Le point d'arrêt est une composante essentielle d'un réseau de transport collectif, il détermine le lieu de descente et de montée de l'utilisateur. Sa signalisation (panneau, marquage au sol), son accessibilité (cheminement piéton, accès aux PMR), son emplacement ou encore la présence d'un abri bus sont des éléments essentiels pour le bon développement d'un réseau de transport collectif.

La prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts varie d'un département à l'autre :

- Dans l'Aude et le Tarn et Garonne, le département prend en charge l'aménagement des points d'arrêts, pour la Lozère et les Hautes-Pyrénées, c'est la commune
- 5 départements (l'Ariège, l'Aveyron, la Haute-Garonne, le Lot et les Pyrénées-Orientales) appliquent une règle de prise en charge par la commune en zone agglomérée et par le département hors-agglomération avec des cas particuliers ; la Haute-Garonne subventionne jusqu'à 40% les communes en zone agglomérée, l'Aveyron prend en charge l'aménagement des points d'arrêts hors agglomération mais au cas par cas et le Lot finance tout ou en partie hors agglomération
- Le Gers finance le poteau en zone agglomérée et prend en charge les points d'arrêts sur les routes départementales
- Le Gard et le Tarn n'ont pas de règles prédéfinies et fonctionnent au cas par cas
- L'Hérault finance 20% des arrêts hors agglomération, le reste est à la charge des communes

Fig. n°23



Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements, règlements scolaires des départements

Le nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt varie de 1 à 5 selon les départements. Seul le département de l'Ariège limite à 1 le nombre d'arrêt par commune sauf pour la desserte des hameaux et sous condition d'une participation financière des communes.

5. 2. La prise en charge des Atribus

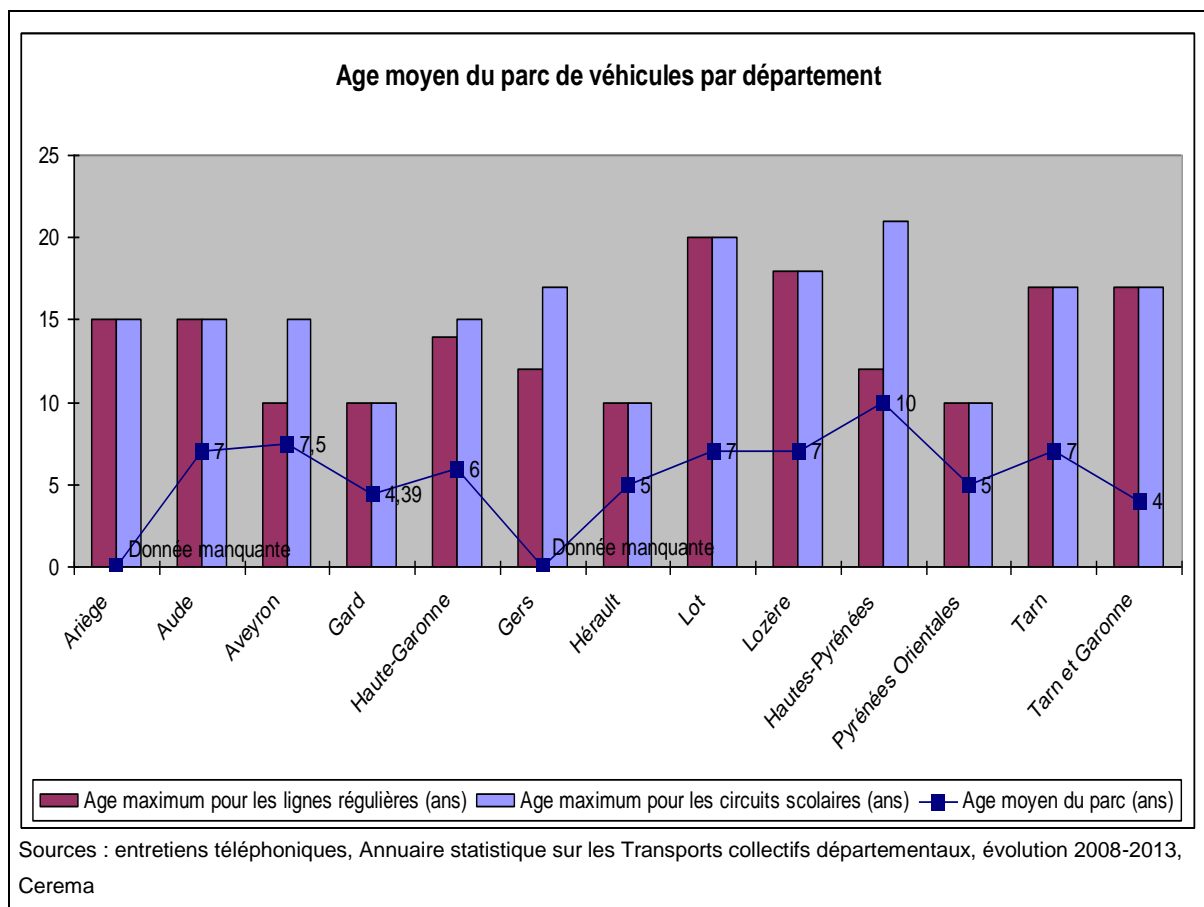
Comme pour l'aménagement des points d'arrêts, la prise en charge de l'aménagement des Atribus peut se faire par la commune ou le département suivant les départements :

- La Haute-Garonne a passé un marché de location des Atribus avec la société Decaux pour une durée de 10 ans ; en zone agglomérée, les travaux d'aménagement sont à la charge des communes
- 5 départements du Languedoc-Roussillon (le Gard, l'Hérault, la Lozère, les Hautes-Pyrénées et les Pyrénées-Orientales) confient la prise en charge de l'équipement aux communes (la Lozère ne prend en charge que quelques atribus seulement)
- 6 départements (l'Ariège, l'Aude, l'Aveyron, le Gers et le Tarn) ont une prise en charge partagée avec les communes ; l'Ariège subventionne 50% hors-taxe des Atribus aux communes avec un plafond à 3811,23 euros (coût d'un Atribus type du département). L'Aude prend en charge l'installation alors que les communes prennent en charge la maintenance et l'entretien. Le Gers subventionne les Atribus à 40%. L'Aveyron prend en charge l'équipement sur les lignes régulières et les communes les lignes scolaires. Le Tarn prend en charge les Atribus sur les lignes régulières et au cas par cas pour les lignes scolaires qui possèdent un Atribus différent des lignes régulières. Le Tarn et Garonne prend en charge les Atribus sauf pour le renouvellement ou des aménagements spécifiques (subventionnés à 50%)
- Le Lot est le seul département à prendre en charge en totalité l'aménagement des Atribus

A noter que le Gard s'est récemment défait de la propriété de ses Atribus rétrocédés aux communes.

5. 3. Le Parc de véhicule

Fig. n°24



Les exploitants des réseaux de transports scolaires et interurbains sont les propriétaires du matériel roulant sauf pour 36% des véhicules du département des Pyrénées-Orientales qui appartiennent à la régie départementale et qui sont loués par le département. Ce système présente un avantage fiscal ; il permet de récupérer la TVA sur les bus. Les véhicules sont rangés en 3 ou 4 catégories selon les départements :

- les véhicules légers de moins de 9 places
- les véhicules intermédiaires (10 - 23 places et 24 - 49 places)
- Les gros gabarits (50 places et plus)

L'âge maximum pour les lignes régulières et scolaires est variable selon les départements avec une amplitude de 10 à 20 ans. Le Gers distingue l'âge maximum des véhicules en 3 catégories :

- 18 ans pour les gros gabarits
- 15 ans pour les véhicules intermédiaires

- 8 ans pour les véhicules légers

L'âge moyen des véhicules est bien inférieur à l'âge maximum, il est compris entre 4 et 10 ans. Le département des Hautes-Pyrénées précise l'âge moyen de son parc selon le type de véhicule :

- 6 ans pour les véhicules légers
- 10 ans pour les véhicules intermédiaires de 10 à 23 places
- 7 ans pour les véhicules intermédiaires de 24 à 49 places
- 13 ans pour les gros gabarits

Le Tarn précise lui aussi l'âge moyen de son parc selon le type de véhicule : 4 ans pour les véhicules légers, 7 ans pour les véhicules intermédiaires et 8 ans et demi pour les gros gabarits.

Le département du Tarn et Garonne a une politique contractuelle qui prend en compte l'âge des véhicules. La durée des contrats avec les transporteurs pour les lignes régulières et scolaires est de 7 ans pour les transporteurs qui ont des véhicules de moins de 3 ans et de 4 ans pour les transporteurs qui ont des véhicules de plus de 3 ans. Pour cette raison, 88% du parc de véhicule du Tarn et Garonne à moins de 3 ans.

5. 4. L'Intermodalité

Fig. n°25

INTERMODALITE	Nombre de départements	Département concernés
Possibilité d'emprunter les lignes d'un réseau urbain avec un titre départemental	2	Hérault, Hautes Pyrénées
Existence de mesures d'intégration tarifaire avec la région	3	Hérault, Hautes-Pyrénées, Tarn
Par la mise en place d'une tarification intermodale	1	Hérault
Par la mise en place d'une tarification intégrée	3	Hérault, Hautes-Pyrénées, Tarn
Existence de mesures d'intégration tarifaire avec une ou plusieurs AOTU	5	Gard, Haute-Garonne, Hérault, Hautes-Pyrénées, Tarn
Existence d'un système billettique interopérable	5	Gard, Haute-Garonne, Hérault, Hautes-Pyrénées, Tarn
Avec la région	2	Haute-Garonne, Tarn
Avec une ou plusieurs AOTU	4	Gard, Haute-Garonne, Hérault, Tarn

- Le syndicat mixte des transports collectifs de l'Hérault (SMTCH) regroupe l'ensemble des AOT du département. C'est un système qui permet de mieux coordonner les offres de transport des différentes collectivités et qui favorise le développement de l'intermodalité. Ainsi, le SMTCH a développé l'intermodalité avec les réseaux urbains mais aussi les trains régionaux (TER Languedoc-Roussillon).
- On retrouve dans une moindre mesure de l'intermodalité dans le département des Hautes-Pyrénées avec les AOTU du Grand Tarbes et de la Ville de Lourdes.
- Le Gard propose de l'intermodalité avec les AOTU de Nîmes Métropole et de l'Agglomération d'Alès
- Les départements de la Haute-Garonne et du Tarn ont un système billettique interopérable avec la région Midi-Pyrénées (la carte Pastel). Cette carte est compatible avec les réseaux de trains régionaux (TER Midi-Pyrénées), les réseaux interurbains de la Haute-Garonne (réseau Arc-en-ciel) et du Tarn (Tarnbus) ainsi que les AOTU d'Albi (Albibus) et de Toulouse (Tisséo)

Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements

Sur la grande région Languedoc-Roussillon / Midi-Pyrénées, seuls 5 départements (Hérault, Hautes-Pyrénées, Gard, Haute-Garonne, Tarn) ont mis en place des mesures en faveur de l'intermodalité (correspondance avec la région, les réseaux urbains, système billettique interopérable, intégration tarifaire). L'intermodalité reste encore faible sur la grande région.

6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés

Fig. n°26

PRISE EN CHARGE DES ELEVES SCOLAIRES ET ETUDIANTS HANDICAPES	Ariège	Aude	Aveyron	Gard Direction de l'autonomie sociale depuis 2012) et MDPH	Haute-Garonne	Gers	Hérault*	Lot	Lozère	Hautes-Pyrénées	Pyrénées Orientales	Tarn	Tarn et Garonne	L-R/M-P
Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Service transport	Service transport oui, à bon de commande	Service transport oui, à bon de commande		Service transport (service financier)	Service transport	Service interne au syndicat mixte oui, à bon de commande	Service transport	Service transport	Service transport et Direction de la solidarité	Service transport	Service Enseignement Allocation et une AO2	Service transport	
Exploitation en marché public	non			non	non		oui				oui	non		
Exploitation en marché à bon de commande multi-attributaire	non			non	non	oui			oui	oui		non	oui	
MODALITE DE PRISE EN CHARGE														
Nombre d'élèves handicapés subventionnés	100	263	200	500	662	115	851	118	50	97	360	130	130	3576
Nombre d'élèves pris en charge par taxi ou transporteur (véhicule de moins de 9 places)	80	211	196	265	576	110	723	96	48	90	310	127	120	2952
Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	0	0	0	0	63	0	61	0	0	0	0	0	0	124
Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	20	52	4	235	23	5	67	22	2	7	50	5	10	502
Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	302	948	950	3000	3810	1000	3105	620	400	415	1900	500	650	17600
Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	3140	3600	5000	5000	5755	8700	3431	5240	8000	4200	5200	4100	4500	5067

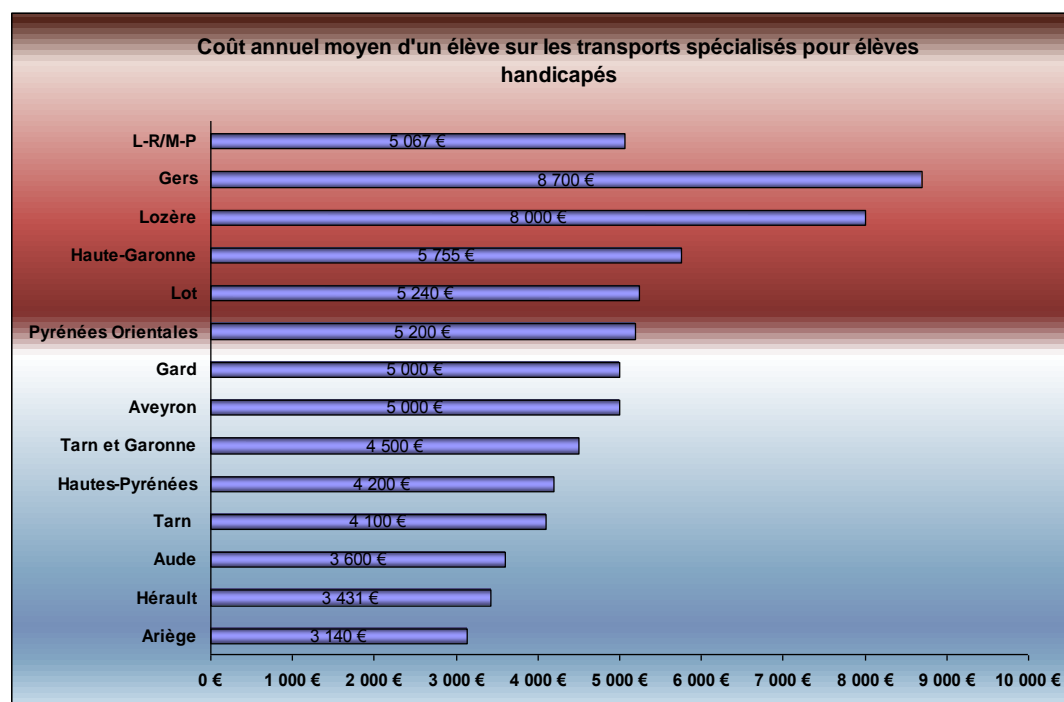
Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements, règlements scolaires des départements. *Année 2012/2013

Le département finance en totalité le transport des élèves scolaires et étudiants handicapés entre le domicile et l'établissement scolaire d'accueil, sous certaines conditions. La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances des personnes handicapés pose comme principe, une meilleure intégration dans le milieu ordinaire et un droit à compensation de la perte d'autonomie des personnes handicapés. Les conditions d'attribution de cette prise en charge sont définies par le degré de

handicap. La Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH) gère l'attribution de l'aide. Après examen du dossier, la Commission des Droits de l'Autonomie des Personnes Handicapées (CDAPH) statue pour déterminer le degré d'incapacité et le droit ou non à bénéficier de l'aide. La gravité du handicap doit être supérieure ou égale à 50% en Haute-Garonne. Les élèves scolarisés en classe d'intégration (CLIS-UPI) bénéficient de la gratuité du transport quel que soit le degré de handicap.

6. 1. Dépenses annuelles pour les transports spécialisés et nombre d'élèves et étudiants handicapés

Fig. n°27

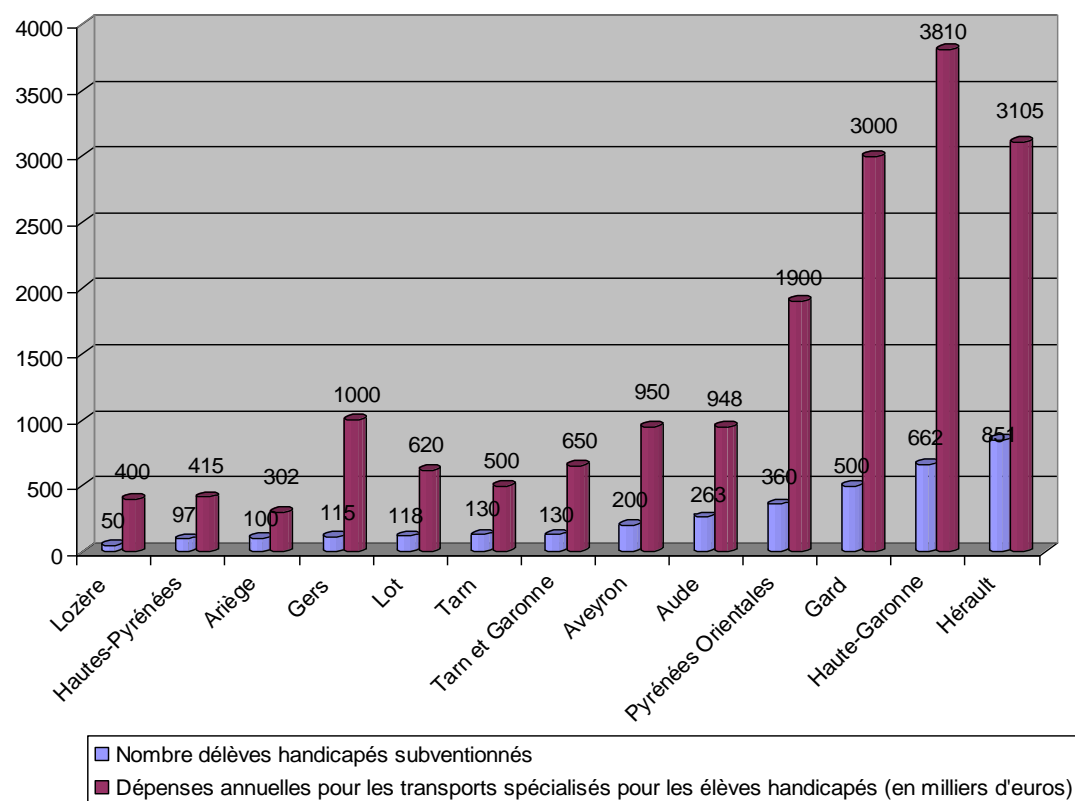


Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements

Le transport des élèves et étudiants handicapés est une charge importante pour les départements. Les dépenses annuelles représentent un coût qui varie de 400 000 euros pour la Lozère à 3,8 millions d'euros pour la Haute-Garonne. Ce coût est fonction du nombre d'élèves handicapés subventionnés et du coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés. Le coût annuel moyen est très hétérogène sur la grande région Languedoc-Roussillon / Midi-Pyrénées. Il varie de 3140 euros pour l'Ariège à 8700 euros pour le Gers (soit 5560 euros de plus). La moyenne de ce coût annuel moyen est de 5067 euros sur la grande région.

Fig. n°28

Prise en charge des élèves et étudiants handicapés

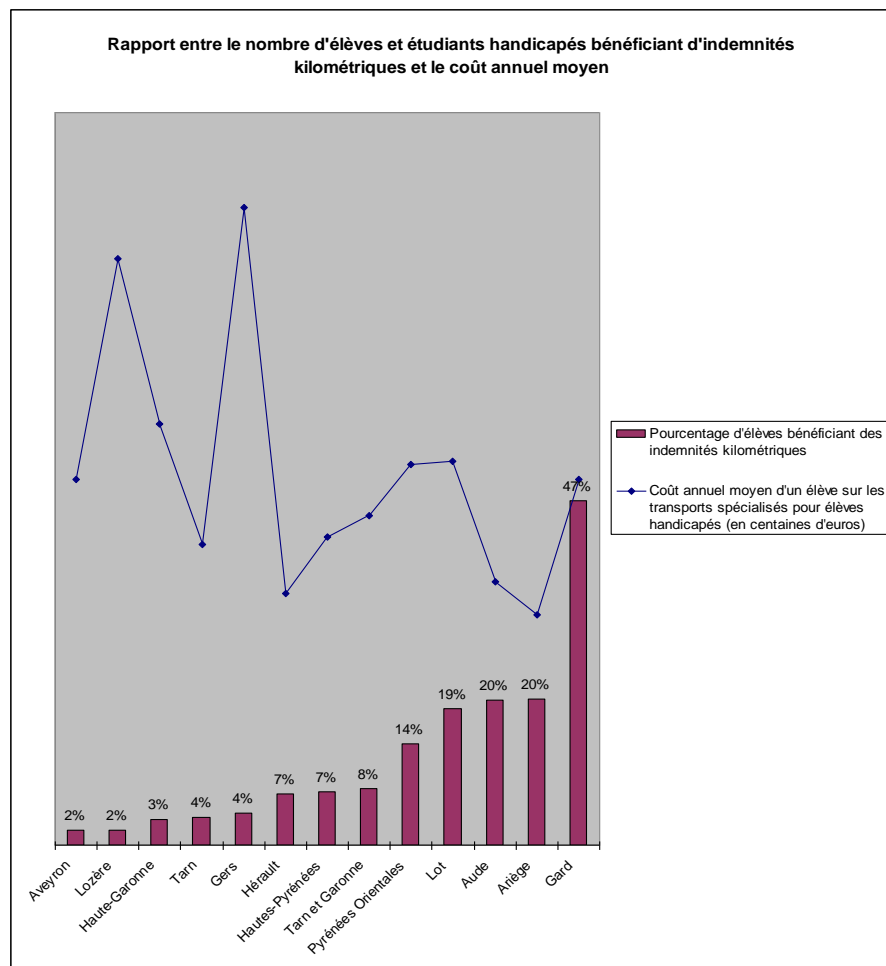


Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements

Plusieurs raisons peuvent expliquer ces écarts de coût et en premier lieu les modalités de prise en charge des élèves et étudiants handicapés. Sur l'ensemble de la grande région Languedoc-Roussillon/Midi-Pyrénées, 3576 élèves et étudiants handicapés sont pris en charge par les départements et les dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés représentent un montant de 17,6 millions d'euros.

6. 2. Les modalités de prises en charge des élèves et étudiants handicapés

Fig. n°29



Sources : entretiens téléphoniques, sites internet des départements

On peut retenir quatre modes de prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés :

- La prise en charge par Taxi (individuel ou collectif) qui est la plus onéreuse pour le département et qui est aussi le mode le plus répandu
- La prise en charge par des transporteurs (véhicules légers de moins de 9 places) qui permet de regrouper les élèves dans un même véhicule
- La prise en charge de la carte transport dans le cas où les élèves et étudiants bénéficient de transports collectifs accessibles
- Le remboursement des frais kilométriques aux familles qui transportent eux-mêmes leurs enfants

Ses différentes modalités de prises en charges ont des répercussions sur le coût annuel moyen d'un élève handicapé. Par exemple, le département de l'Aude a dépensé 948 000 euros sur l'année 2013-2014 pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés dont 885 000 euros pour les élèves pris en charge par taxi ou transporteur et 63 000 euros pour les élèves qui bénéficient d'indemnités kilométriques. Le coût annuel moyen d'un élève handicapé est de 3600 euros, il est de 4340 euros pour un élève transporté par taxi ou transporteur et de 1580 euros pour un élève handicapé qui bénéficie des indemnités kilométriques.

Si l'on compare le coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés avec le pourcentage d'élèves bénéficiant d'indemnités kilométriques, on s'aperçoit que plus le pourcentage est important et plus le coût est moindre. On note néanmoins qu'il s'agit d'une tendance et que d'autres paramètres doivent être pris en compte, comme la politique contractuelle et les autres formes de modalités.

Les départements du Tarn, de l'Hérault et du Tarn et Garonne ont des coûts annuels moyens relativement bas (respectivement 4100 euros, 3431 euros et 4500 euros) par rapport aux autres départements malgré un taux faible d'élèves handicapés bénéficiant d'indemnités kilométriques (respectivement 4%, 7%, et 8%). La principale raison est que ces trois départements regroupent leurs élèves et étudiants handicapés dans des véhicules légers. Sur les 851 élèves et étudiants handicapés de l'Hérault, 675 (80%) sont transportés par des véhicules légers et seulement 4 par taxi. Pour le Tarn, 120 élèves et étudiants handicapés (92%) sont transportés sur des services spéciaux et 7 par taxi. Pour le Tarn et Garonne, 120 élèves sont transportés par 40 véhicules légers et 10 bénéficient d'indemnités kilométriques.

- Le département des Pyrénées-Orientales est un cas particulier puisque les personnes à mobilité réduite sont transportées en transport à la demande « porte à porte » bien que le coût annuel moyen soit relativement élevé (5200 euros).
- Le Gard est une exception puisque 47% de ses élèves et étudiants handicapés bénéficient d'indemnités kilométriques malgré un coût annuel moyen de 5000 euros. Une des raisons peut être la gestion de l'organisation des services de transports en délégation de service public.
- Les départements de la Haute-Garonne et de l'Hérault sont les seuls à avoir des élèves et étudiants handicapés qui prennent les transports collectifs pour se rendre à leur établissement (respectivement 63 et 61, soit 9% et 7% du nombre total d'élèves pris en charge)

Par ailleurs, le calcul des indemnités kilométriques est différent pour chaque département, il peut être calculé selon le barème des frais réels de l'administration fiscale, selon la puissance fiscale du véhicule, le nombre de kilomètres parcourus pour rejoindre l'établissement, le nombre de jours de scolarité. Ces calculs d'indemnités peuvent se faire par tranche, ils varient de 0,1972 euros par kilomètre pour le Tarn à 0,70 euros par kilomètre pour le Lot (voire fiches synthétiques en annexe pour les autres départements). Le montant des indemnités kilométriques peut ainsi être un levier pour inciter ou non les familles à transporter elles-mêmes leurs enfants vers les établissements scolaires. Ce mode de fonctionnement reste le plus économique pour le département.

6. 3. La politique contractuelle

En ce qui concerne la politique contractuelle, la mise en place d'une exploitation en marché public à bon de commande multi-attributaire n'a pas eu d'impact positif sur le budget. Les deux départements qui ont mis en place récemment ce mode de contractualisation sont d'ailleurs les départements qui ont des coûts annuels moyens par élève les plus élevés : le Gers (8700 euros) et la Lozère (8000 euros). Pour autant, mettre en place un marché public permet de négocier directement auprès des entreprises de transport à la place des familles des élèves, ce qui permet une gestion plus contrôlée. Les marchés à bon de commande (non multi-attributaire) paraissent les mieux adaptés à la gestion de la prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés. L'Aude, l'Aveyron et l'Hérault utilisent ce mode d'exploitation. 4 départements n'ont pas mis en place de marchés pour ce type de transport et fonctionnent en « tiers payant » : l'Ariège, le Gard, la Haute-Garonne et le Tarn.

7. Schéma directeur d'accessibilité et Agenda d'Accessibilité programmée (Ad'AP)

Fig. n°30

SCHEMA DIRECTEUR ET ACCESSIBILITE	Ariège	Aude	Aveyron	Gard	Haute-Garonne	Gers	Hérault	Lot	Lozère	Hautes-Pyrénées	Pyrénées Orientales	Tarn	Tarn et Garonne
SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)													
Réalisation et vote du SDA?	non	oui	oui	oui	oui	non	oui	oui	oui	non	oui	non	oui
Année ou date d'approbation du SDA		30/11/2009	2009	09/02/2012	23/06/2010		21/06/2010	23/01/2009	27/06/2011		02/02/2010		2011
Année ou date d'approbation de la dernière mise à jour		26/09/2011			27/06/2013								
Mise en place d'un service de transport de substitution?		oui	à l'étude	non, mais TAD virtuel prévu sur Edgard	oui	non	non	oui, service transports scolaire handicapé TSH	non	non	oui, réseau de TAD "porte à porte"	non	oui
AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)													
Année ou date prévisionnelle d'approbation	Fin 2015	2016 ou 2017, en attente de prolongation de délais de dépôt (demande 2 ans)	sept-15	en cours de discussion	sept-15	déc-15	Liste des arrêts prioritaires à valider, demande de prolongation de délais de dépôt	oct-15	11-sept-15	sept-15	non	juin-16	décembre janvier 2016

Sources : entretiens téléphoniques, Annuaire statistique sur les Transports collectifs départementaux, évolution 2008-2013, Cerema

Les schémas directeurs d'accessibilité (SDA) ont fait suite à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances des personnes handicapés qui pose comme principe une meilleure intégration dans le milieu ordinaire et un droit à compensation de la perte d'autonomie des personnes handicapés. Ces schémas avaient pour but de rendre accessible l'ensemble des réseaux interurbains aux personnes à mobilité réduite (PMR). Leur mise en place s'est heurtée à la difficulté de rendre accessible les points d'arrêts des lignes régulières, pour des raisons techniques et financières. De ce fait aucun département de la grande région n'a pu atteindre les objectifs fixés par la loi au 1^{er} janvier 2015 hormis le département des Pyrénées-Orientales avec la mise en place du TAD « porte à porte ». En conséquence, les Agendas d'Accessibilité programmées (Ad'AP) sont actuellement en cours d'élaboration dans les différents départements pour septembre 2015 (date de dépôt en Préfecture). L'Ad'AP a pour but de

programmer les actions d'accessibilité sur une période deux fois trois ans. Seul 4 départements (l'Aveyron, la Haute-Garonne, la Lozère et les Hautes-Pyrénées) sur les 12 concernés prévoient de remettre leur Ad'AP en préfecture pour le 26 septembre 2015, les 8 autres ont prévu des prolongations de délais de dépôt.

8. Equipements divers

8. 1. Gestion de l'information et système billettique

Fig. n°31

GESTION DE L'INFORMATION ET SYSTÈME BILLETTEQUE	Site internet dédié au transport	Page internet dédié au transport	Système billettique sans contact	Calculateur d'itinéraire
Ariège		oui		
Aude		oui		
Aveyron		oui		
Gard	oui		oui	oui
Haute-Garonne		oui	oui	oui
Gers		oui		
Hérault	oui		oui	
Lot		oui		
Lozère		oui		
Hautes-Pyrénées	oui			
Pyrénées Orientales	oui			oui
Tarn	oui		oui	oui
Tarn et Garonne		non		
Région Midi-Pyrénées		oui	oui	oui
Région Languedoc-Roussillon		oui		non

Sources : entretiens téléphoniques, sites internet,

Annuaire statistique sur les Transports collectifs départementaux, évolution 2008-2013, Cerema

Le Tarn et Garonne est le seul département à ne pas avoir de site ou de page dédié aux transports (présence des transports scolaires seulement). 5 départements ont un site dédié aux transports (le Gard, l'Hérault, les Hautes-Pyrénées, les Pyrénées-Orientales et le Tarn). Concernant le système billettique, 4 départements ont mis en place un système billettique sans contact (le Gard, la Haute-Garonne, l'Hérault et le Tarn), la région Midi-Pyrénées également. 4 départements disposent de calculateur d'itinéraire (le Gard, la Haute-Garonne, les Pyrénées-Orientales et le Tarn), la région Midi-Pyrénées également. A noter que le Haute-Garonne a un calculateur d'itinéraire multimodal qui intègre TER, réseau urbain et interurbain. Cette gestion de l'information permet de mieux renseigner l'utilisateur sur l'offre de transport, c'est un levier important de communication qui participe au développement des réseaux. De nombreux départements de la grande région n'ont pas encore une gestion optimale de l'information.

8. 2. Gestion interne

Fig. n°32

GESTION INTERNE	Logiciel ou Progiciel utilisé	Date de première utilisation du progiciel	Utilisation d'un logiciel de cartographie (pour les transports scolaires)	Impression des fiches horaires par le département	Impression des fiches horaires par un prestataire
Ariège	Pegase	2011	non, prévoit Cartopegase	diffusé en ligne	par le transporteur
Aude	Pegase	depuis l'origine (avant 2001)	oui, depuis cette année	disponible sur internet	Transporteur pour l'affichage
Aveyron	logiciel interne	Donnée manquante	Cartopegase + Qgis	oui	
Gard	Pegase	Donnée manquante	non		Déléataire
Haute-Garonne	Pegase	2015 (en cours de déploiement)	Qgis	oui	
Gers	Pegase	2000	Cartopegase	oui	
Hérault	Pegase	2012	Cartopegase	oui	
Lot	Pegase	avant 2008	non, travail sur Carten	oui	
Lozère	Pegase	depuis sa création	Arcgis	oui	
Hautes-Pyrénées	Pegase	2005	Webroute	oui	
Pyrénées Orientales	Pegase	depuis sa création	non	oui	
Tarn	Pegase	Donnée manquante	Cartopegase		Par la Société publique locale
Tarn et Garonne	Pegase	2005	Cartopegase	oui	

Sources : entretiens téléphoniques

Pegase Transports est un des principaux progiciels de gestion des données d'offre de transport s'adressant aux Collectivités Locales. Hormis l'Aveyron, qui utilise un logiciel interne, Pegase est utilisé par tous les autres départements de la grande région, la Haute-Garonne ne l'utilise que depuis cette année alors que s'autres l'utilisent depuis sa création (les Pyrénées-Orientales, la Lozère, l'Aude).

Un logiciel de cartographie pour les transports scolaires est également disponible sur ce progiciel (Cartopegase), il est utilisé par 6 départements actuellement (l'Aude, la Haute-Garonne, le Gers, l'Hérault, le Tarn et le Tarn et Garonne), l'Ariège prévoit de s'en servir pour la rentrée prochaine. 3 départements n'utilisent pas de logiciel de cartographie (le Gard, les Pyrénées-Orientales et le Lot), 2 départements utilisent Quantum Gis (Qgis), Les Hautes-Pyrénées utilisent Webroute et la Lozère Arcgis.

Seul l'Ariège et l'Aude ne font pas imprimer leur fiches horaires, ils les diffusent en ligne, le transporteur s'occupe de l'affichage pour l'Aude. La Haute-Garonne imprime et diffuse les fiches horaires en régie. 2 départements font imprimer leurs fiches horaires par un prestataire, le Gard par le délégataire et le Tarn via sa Société publique locale.

Partie III.

Points de vigilances dans la perspective du transfert à la région

1. Une grande région marquée par des profils de départements très contrastés

Entre 2007 et 2012, la population de la grande région LRMP a augmenté de 51 000 habitants, un rythme presque deux fois supérieur à celui de la métropole. C'est aussi la première terre d'accueil de la métropole avec des arrivées supérieures aux départs de 40 400 personnes chaque année entre 2007 et 2012. La croissance de la population entraîne une croissance de la demande de transport de voyageurs, d'où la nécessité d'une offre de transport qui tient compte de cette perspective.

Par ailleurs, la grande région compte 5,7 millions d'habitants en 2013. Sur les 13 départements de la grande région, la Haute-Garonne et l'Hérault concentrent 40% de la population, ce sont aussi les départements les plus denses. La Lozère, le département le moins peuplé, compte 16 fois moins d'habitants que la Haute-Garonne. Dans la perspective d'une harmonisation des services de transports routiers à l'échelle de la grande région, il faudra tenir compte de ce contraste démographique entre départements ruraux et départements urbains.

2. Les transports interurbains

Les réseaux interurbains ont pour caractéristiques de répondre aux besoins de transport à l'extérieur des agglomérations. Dans la perspective du transfert de compétence à la région, l'analyse des 13 départements de la future grande région révèle des contrastes importants en termes de développement et de gestion de ces réseaux :

- Les départements ruraux comme la Lozère et le Gers ont des réseaux interurbains quasi inexistant : La Lozère ne possède qu'une seule ligne régulière et le Gers 4, avec des fréquentations « commerciales » marginales

- Les politiques contractuelles sont très différentes selon les départements avec 3 Délégations de service public, 6 marchés publics ordinaires, 3 marchés publics à bon de commande, 2 régies et une société publique locale avec des durées de contrats compris entre 4 et 10 ans
- La tarification unique varie de 1 à 3 euros sur l'ensemble des départements et deux départements appliquent une tarification en fonction du nombre de kilomètre et du transporteur (l'Ariège et le Tarn et Garonne)
- Les départements disposent de sites internet et des noms de réseau différents : Sur les 13 départements de la grande région 5 ont des sites dédiés au transport, 9 ont un nom commercial de réseau interurbain, 10 ont des cartes de leur réseau consultables sur internet

3. Les services de transport à la demande

Pour les départements ruraux, le TAD est une alternative moins onéreuse que les transports interurbains et qui répond mieux aux caractéristiques du territoire et aux attentes des usagers. Son organisation est là aussi différente selon les départements. Dans la perspective d'un transfert de compétence vers la région, on peut retenir plusieurs points de vigilances :

- Des difficultés dans la collecte de données avec de nombreuses AO2 qui organisent le TAD. De ce fait le recensement du nombre de lignes, de la fréquentation et de la tarification est complexe
- Des organisations différentes selon les départements : Le TAD peut être organisé par le département, par des communautés de communes, par d'autres organisations

- Des modalités de prises en charge différentes : l'utilisateur peut être pris en charge depuis un point d'arrêt, depuis son domicile vers un point d'arrêt, en « porte à porte »
- Le TAD est subventionné différemment suivant les départements et suivant les régions (non-subventionné en Languedoc-Roussillon)
- Des cas particuliers : Le TAD peut servir de transport de substitution pour les PMR (cas des Pyrénées-Orientales), il peut être développé en réseau à la place du réseau interurbain (cas de la Lozère)

4. Les transports scolaires

Les transports scolaires ont des caractéristiques et une organisation qui diffèrent selon les départements. Le transfert de compétence à la région devra donc tenir compte de ces disparités, notamment concernant les modalités de prises en charge des élèves. Plusieurs points de vigilance peuvent être retenus dans la perspective du transfert :

- Des disparités de coût annuel moyen pour les élèves subventionnés avec des coûts qui varient de 660 à 1400 euros par élèves
- Des organisations différentes avec des politiques contractuelles différentes : 10 départements fonctionnent en marchés publics (dont 3 départements qui fonctionnent sur plusieurs modes d'exploitation), 2 en marchés à bon de commande, 1 en délégation de service public. Des organisateurs secondaires ; 9 départements délèguent en partie à des groupements de communes ou syndicats mixtes, 2 départements à des associations

- Une prise en charge des élèves selon différents critères : l'âge minimum varie de 2 à 4 ans, la distance minimum de prise en charge des élèves varie de 1 à 5 kilomètres. Les élèves peuvent bénéficier d'une gratuité totale ou de frais de dossier pour les inscriptions aux transports scolaires, la date limite et la gestion des inscriptions variables
- Un cas particulier ; la Haute-Garonne qui prend en charge les élèves inclus dans le périmètre des transports urbains et qui offre la gratuité totale aux élèves subventionnés

5. Les caractéristiques des réseaux et équipements divers

Les caractéristiques des réseaux comme la prise en charge et les modalités d'aménagement des points d'arrêts et des abribus sont des éléments importants qui conditionnent le développement des réseaux. La communication auprès des usagers au travers des sites internet, de calculateurs d'itinéraires ainsi que le développement de l'intermodalité sont autant de facteurs qui contribuent également au développement des réseaux. Sur les 13 départements analysés, on remarque plusieurs points de vigilance dans la perspective du transfert à la région :

- L'âge des bus peut être un critère de contractualisation (cas du Tarn et Garonne) et les parcs de véhicules ont des moyennes d'âge qui varient de 4 à 10 ans
- Il existe des disparités de prise en charge des points d'arrêts et des Abribus : ils peuvent être pris en charge par la commune ou le département, en agglomération ou hors agglomération. L'Ariège est un cas particulier avec une limitation du nombre d'arrêt par commune à 1. Le nombre minimum d'élèves pour la création d'un point d'arrêt qui varie de 1 à 5
- L'intermodalité est encore faible et ne concerne que quelques départements

- Seul l'Aveyron n'utilise pas encore le progiciel Pegase. Dans l'idée d'une harmonisation à l'échelle de la grande région, l'utilisation d'un progiciel commun faciliterait le croisement des données tout comme l'utilisation d'un logiciel de cartographie comme Cartopegase. Celui-ci est utilisé par 5 départements actuellement : l'Aveyron, le Gers, l'Hérault, le Tarn et le Tarn et Garonne.

6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés

Bien que la prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés ne soit pas transférée à la région, cela constitue une charge importante pour le département avec des dépenses annuelles de 302 000 euros pour l'Ariège à 3,81 millions d'euros pour la Haute-Garonne et un coût annuel moyen de 5067 euros par élève handicapé sur la grande région. Par ailleurs, les modalités de prise en charge sont très différentes d'un département à l'autre avec 4 modes de prise en charge : par taxi, par transporteur (VL et TAD), par transport collectif (scolaire ou interurbain), par indemnisation. A noter que :

- Seuls les départements les plus urbains prennent en charge des élèves et étudiants handicapés sur les réseaux de transport collectif (la Haute-Garonne et l'Hérault)
- Le Tarn, l'Hérault et le Tarn et Garonne ont fait le choix de privilégier le regroupement des élèves handicapés dans des véhicules légers
- Le département des Pyrénées-Orientales propose un TAD « porte à porte » pour l'ensemble des PMR

Etant donné que le TAD et les transports collectifs (circuits scolaires et lignes régulières) seront gérés par la grande région, il faudra veiller à assurer une bonne coordination entre région et département pour répondre au mieux à la demande en déplacement de ce type d'usagers.

Enfin, la politique contractuelle peut conditionner les dépenses allouées par le département aux élèves et étudiants handicapés :

- L'exploitation en marché public permet de négocier directement auprès des transporteurs

- L'exploitation en marché public à bon de commande apparaît ici comme le mode d'exploitation le plus économique pour le département

7. Schéma Directeur d'Accessibilité et Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP)

Les Ad'AP ont fait suite au SDA pour les départements qui n'ont pas pu répondre aux critères d'accessibilités au 1^{er} janvier 2015. Ces Ad'AP prévoient de déterminer des points d'arrêts prioritaires à rendre accessible pour les PMR sur le réseau de transport interurbain routier. Bien que ces agendas doivent être élaborés et déposés le 27 septembre 2015, seuls 5 départements prévoient de les rendre à la date indiquée : l'Aveyron, la Haute-Garonne, la Lozère et les Hautes-Pyrénées. Les autres départements vont proroger le délai de dépôt jusqu'à 2 ans pour l'Aude. Avec le transfert des réseaux de transports collectifs interurbains routiers à la grande région, il s'agira de coordonner la mise en accessibilité entre les deux échelons de collectivité que sont le département et la région. A noter que le département des Pyrénées-Orientales est un cas particulier avec la mise en place du TAD « porte à porte », puisqu'il a pu répondre aux critères de la loi sur l'accessibilité et par conséquent n'a pas besoin de mettre en place d'Ad'AP.

CONCLUSION

La réforme des territoires a pour but de renforcer le rôle des régions en leur donnant plus de poids et, dans le cas des services de transports, en transférant aux régions l'organisation et le financement des services routiers non-urbains gérés jusqu'alors par les départements depuis la loi LOTI. D'autres réformes récentes viennent bouleverser le champ des transports collectifs routiers de personnes comme la loi Macron adoptée le 10 juillet 2015, qui permet la libéralisation du transport en autocar longue distance à l'intérieur du territoire français. La loi NOTRe prévoit également un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité du territoire (Sraddet) qui aura des conséquences sur la gouvernance des politiques de mobilité. Les services de transports non-urbains subissent actuellement une lourde refonte institutionnelle qui suppose une stratégie de centralisation et d'harmonisation à l'échelle régionale. Pour la grande région LRMP, la synthèse des services de transports départementaux a permis de faire ressortir les contrastes entre les 13 départements. L'analyse comparative a fait émerger les écarts existants, les cas particuliers et les différentes politiques mises en place pour chaque mode de transport concerné. Cette synthèse révèle également les points susceptibles d'être améliorés comme le développement des réseaux interurbains pour tous types d'usagers, l'information voyageurs tous réseaux, l'offre intermodale.

Cet état des lieux constitue une première réflexion comparative à l'échelle de la grande région. Celle-ci sera, avec la loi NOTRe, en charge de toute la chaîne de transports en dehors des agglomérations : gare routière, transports interurbains par cars, transports scolaires et transports à la demande viennent compléter les compétences des régions en matière ferroviaire (TER).

A ce titre, la complémentarité entre les services routiers non-urbains et les lignes ferroviaires devrait se développer davantage par ce biais. Cette complémentarité est une nécessité notamment en milieu rural, où la voiture individuelle concurrence les transports collectifs. Les lignes interurbaines ont un rôle de rabattement sur les lignes ferroviaires, le renforcement de cette intermodalité sera un atout pour améliorer le service de transports collectifs.

Pour autant, les 13 départements de la grande région ont développé une politique et une offre différente. Si ce nouveau mode d'organisation peut laisser présager une harmonisation de l'offre et un meilleur développement de l'intermodalité, il reste beaucoup d'interrogation concernant les modalités de ce transfert de compétence. Par exemple, beaucoup d'autorités organisatrices secondaires se sont emparés des services de transports comme le TAD avec les intercommunalités, quel sera le bon échelon pour développer ce mode de transport ? Enfin, au-delà de la mise en cohérence à l'échelle régionale, le véritable enjeu des services de transports routiers non-urbains reste de permettre aux populations rurales ou en périphérie des villes d'avoir accès aux transports collectifs et de satisfaire les besoins en mobilité de tous. Ce sont par conséquent tous les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle (train, bus, TAD, covoiturage) qui devraient être intégrés dans un large réseau intermodal, sans oublier les connexions avec les réseaux urbains. Dans ce sens, on peut retenir les exemples des Pyrénées-Orientales concernant le TAD porte à porte qui prend en charge les PMR, la Haute-Garonne avec sa politique de gratuité pour les élèves scolaires y compris à l'intérieur du PTU, le statut de syndicat mixte qui réunit à la fois réseau urbain et interurbain comme c'est le cas de l'Hérault et qui reste le système le plus efficace pour coordonner les offres de transports des différentes collectivités et notamment la coordination entre les réseaux urbains et interurbains.

Annexes

Fiches synthétiques des 13 départements

Département de l'Ariège

Adresse : 5, rue Cap de la Ville - 09000 FOIX

Téléphone / Fax : 05 61 02 09 09 / 05 61 02 78 41

Site internet : <http://www.ariège.fr/>

Président : Henri Nayrou

Référent transport : Christine Diaz / Bérengère Nou

Mail : cdiaz@ariège.fr



POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013
Population légale départementale (Source Insee)	157 936
Superficie du département (km ²)	4889,9
Population scolarisée (source Education Nationale)	25 035
Densité (hab/km ²)	32
<i>densité population scolarisée</i>	5

1. Organisation interne du service des transports du conseil départemental

L'Ariège est le seul département de la grande région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées qui ne possède pas de PTU (Périmètre des transports urbains). Le Service des Transports est intégré à la Direction de la Voirie et des Transports. Madame Bérengère Nou dirige ce service dans lequel travaillent 7 agents :

- 1 adjoint au chef de service
- 1 rédacteur en soutien administratif
- 2 adjoints administratifs
- 2 contrôleurs

Les contrôles sont effectués en début d'année pour les contrôles de cartes, les contrôleurs effectuent quelques contrôles de prestation de service sur demande. En 2015, le budget du département est de 156,4 millions d'euros et le budget des transports de 7,9 millions d'euros, soit 5,1 % du budget départemental.

2. Organisation des services de transports interurbains et à la demande

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2013/2014	DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE (SAD)	2013/2014
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	très faible	Nombre de lignes	10
Nombre de lignes	10	Nombre total de communes desservies	270
Kilométrage annuel (en milliers)	donnée manquante	Fréquentation (en milliers)	1
POLITIQUE CONTRACTUELLE		ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	2013/2014
Exploitation du réseau en délégation de service public	en marché public à partir de 2015 pour les LR dont les contrats de DSP s'achèvent	Communes ou groupements de communes	10
Nombre de contrats	10	Part subventionnée par le CD (%)	De 30 à 33% du déficit
Durée moyenne des contrats	7	Part subventionnée par le CR (%)	35 à 45%
Nombre de transporteurs	4		
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES			
Kilométrique et en fonction du transporteur			

3. Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	7290	Inscription et paiement par internet	A partir 2014/2015
Nombre de lignes scolaires	173	Gestion des inscriptions et des paiements	
Kilométrage annuel (en millier)	donnée manquante	Effectuée en interne au département et/ou via les AO2	
Coût annuel moyen pour un élève fréquentant les circuits scolaires (TTC)	1000	Date limite d'inscription	31-juil-15
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (TTC)	837	Inscription possible en cours d'année	oui
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Validation du dossier par les établissements	non
Age minimum de prise en charge des élèves (ans)	3	Participation financière à la charge du CD (%)	92
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	3	Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles	
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Selon le nombre d'enfant par famille	
Exploitation du réseau en marché public		Selon d'autres critères	
Nombre de contrats	173	Montant de la participation	70 €
Durée maximum des contrats	7	Elèves non-ayant droit	Abonnement auprès des transporteurs
Nombre de transporteurs	25	Allocations de transports versées aux familles	
MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)		Forfait de 27 euros/km et par an	
Pour les élèves	G à partir du troisième enfant	Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	oui
Pour les étudiants et/ou apprentis	Non / Non	Part des circuits scolaires ouverts (%)	100
Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	G	ORGANISATEURS DELEGUES DE TRANSPORTS SCOLAIRES (AO2) POUR LES SERVICES SUBVENTIONNES AU MOINS PARTIELLEMENT PAR LE CD	
Pour les personnes âgées	Non / Non	Communes, groupement de communes ou syndicats mixtes	5
Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	G		

4. Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2013/2014	LES POINTS D'ARRETS	2013/2014
Nombre total de véhicules	250 (SRO + SATPS)	Nombre total de points d'arrêts physiques sur le réseau	1150
Age maximum des véhicules (ans)		Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	
Pour les lignes régulières	15	En zone agglomérée	commune
Pour les circuits scolaires	15	Hors agglomération	département
Pour les véhicules légers (- de 9 places)	9	Limitation du nombre d'arrêts par commune	limité à 1 sauf participation de la commune pour la desserte des hameaux
Propriété du matériel roulant	Exploitants	Nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt	1
LES ABRIS BUS			
Nombre total d'abris bus	données manquantes	Part des points d'arrêts accessibles sur l'ensemble des points d'arrêts du réseau	1
Prise en charge de l'équipement par	La commune		
Le Conseil Départemental	50% hors-taxe plafonné à 3811,23 euros		

5. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

MODALITE DE PRISE EN CHARGE	2013/2014	SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)	2013/2014
Nombre d'élèves handicapés subventionnés	100	Réalisation d'un SDA	non
Nombre d'élèves pris en charge par taxi	80	AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)	
Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	0	Elaboration d'un Ad'AP?	oui
Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	20	Année ou date prévisionnelle d'approbation	Fin 2015
Calcul de l'indemnité kilométrique		Mise en place d'un service de transport de substitution?	non
<i>Intervalle kilométrique Tranche 1</i>	0 - 2000 km		
<i>Montant</i>	0,25		
<i>Intervalle kilométrique Tranche 2</i>	2001 - 10 000 km	Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Service de Transport
<i>Montant</i>	0,31	Nom et coordonnées de la personne en charge des élèves handicapés	Patrice Lestel
<i>Intervalle kilométrique Tranche 3</i>	plus de 10 000 km	Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	302
<i>Montant</i>	0,18	Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	3140

6. Equipements divers

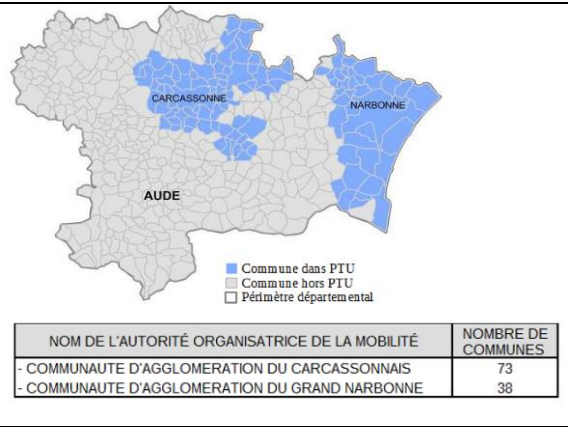
SYSTÈME BILLETIQUE	2013/2014	GESTION INTERNE	2013/2014
Réseau équipé d'un système billettique	Oui pour les LR renouvelées en 2015 système choisi par le transporteur	Logiciel ou Progiciel utilisé	Pegase
GESTION DE L'INFORMATION		Suivi d'activité du réseau	oui
Réseau équipé d'une centrale d'information?	non	Calcul du paiement	oui
Diffusion de l'information sur l'offre de transport proposée par le CD		Impression des fiches horaires	Par le département via Pegase
Page dédié au transport	oui	Par le département	diffusé en ligne
		Par un prestataire	par le transporteur

Département de l'Aude

Adresse : Allée Raymond Courrière - 11855
 CARCASSONNE CEDEX 9
 Téléphone / Fax : 04 68 11 68 11 / 04 68 11 68 97
 Site internet : <http://www.aude.fr/>
 Président : André Viola
 Référent transport : Sylvie Chabbert
 Mail : sylvie.chabbert@aude.fr



POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013
Population légale départementale (Source Insee)	369 503
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>	231 813
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>	137 690
Superficie du département (km ²)	6139
<i>dont superficie dans PTU</i>	1830,9
<i>dont superficie hors PTU</i>	4308,1
Population scolarisée (source Education Nationale)	60 943
Densité (hab/km ²)	60
<i>densité dans PTU</i>	127
<i>densité hors PTU</i>	32
<i>densité population scolarisée</i>	10



1. Organisation interne du service des transports du conseil départemental

Le service Transports est intégré au pôle Aménagement Durable au sein de la Direction des Routes et des Transports. Madame Sylvie Chabbert dirige le service des Transports dans lequel travaillent 16 agents répartis dans différentes cellules :

- Une cellule accueil physique téléphonique
- Une cellule instruction prestations familles et suivi administratif des actions des contrôleurs
- Une cellule secrétariat (Commissions Permanentes, divers rapports, collecte d'informations)
- Une cellule contrats (marchés transports collectifs, marchés transports adaptés)
- Une cellule comptabilité (gestion financière DSP, marchés, élèves Sncf, frais interdépartementaux, TAD, divers paiements)

Le département dispose de 5 contrôleurs, dont 3 en poste sur le pôle d'échange scolaire de Carcassonne et 2 autres se répartissant l'ensemble du territoire en 2 zones géographiques. Sur l'année scolaire 2013-2014, ils ont effectué 365 interventions dont 255 sur les transports et 108 sur les élèves. En 2015, le budget du département est de 712,5 millions d'euros, et le budget transport de 20,2 millions d'euros, soit 2,8% du budget du département (3.75% du budget fonctionnement).

2. Organisation des transports interurbains



DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2013/2014
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	171,9
Nombre de lignes	49
Kilométrage annuel en charge (en milliers)	1875
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES	
Prix en € du titre unitaire	1
POLITIQUE CONTRACTUELLE	
Exploitation en délégation de service public	
Nombre de contrats	25
Durée moyenne des contrats	7
Nombre de transporteurs	10

Ci-dessus : Carte du réseau Audelignes

3. Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	11 207	Système de gestion mis en place pour l'inscription des élèves	Inscription en ligne (1/3) et support papier (2/3)
Nombre de lignes scolaires SATPS	130	Autre	Auprès des transporteurs pour les lignes régulières, à la pairie départementale pour les transports scolaires
Kilométrage annuel (en millier)	1045	Date limite d'inscription	avant 30 avril (maternelle/primaire) avant 31 mai (collège/lycée) avant 15 juillet (bacheliers ou élèves ne connaissant pas leur affectation au 31 mai)
Coût annuel moyen pour un élève fréquentant les circuits scolaires (TTC)	729 pour les SATPS, 1050 pour les SRO	Inscription possible en cours d'année	Pour la rentrée, pas d'inscription après le 15 juillet, sauf circonstance exceptionnelle. Possibilité pendant chaque période de vacances scolaires durant l'année Inscription immédiate pour déménagement
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (TTC)	1030	Participation financière à la charge du CD (%)	85
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles	
Age minimum de prise en charge des élèves (ans)	3	Selon un critère du niveau de scolarité	Seuls les élèves de 2ème degré
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	3	Selon le nombre d'enfant par famille	Prise en compte au 1 ^{er} élève
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Allocations de transports versées aux familles	0,3 € de la commune ou 0,15 € pour élèves habitant dans un écart
Exploitation du réseau en délégation de service public		Bénéfice de la tarification scolaire départementale pour les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un même PTU	non
Exploitation du réseau en marché public ordinaire		Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	oui, 100%
Exploitation du réseau en marché public à bons de commande	Pour les véhicules de - 9 places	MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)	
Nombre de contrats	155 (130 SATPS 25 DSP)	Pour les élèves	R
Durée maximum des contrats	5 ans pour les marchés ordinaires, 1 an renouvelable pour les marchés à bon de commande	Pour les étudiants et/ou apprentis	R
Nombre de transporteurs	36	Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	G
ORGANISATEURS DELEGUES DE TRANSPORTS SCOLAIRES (AO2) POUR LES SERVICES SUBVENTIONNES AU MOINS PARTIELLEMENT PAR LE CD		Pour les personnes âgées	non
Communes, groupement de communes ou syndicats mixtes	2	Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	R / non
		Pour d'autres profils	non

4. Organisation des services à la demande

DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE (SAD)	2013/2014	ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	2013/2014
Nombre de lignes (conventions)	7	Communes ou groupements de communes	
Nombre total de communes desservies	141	Nombre	7
Fréquentation (en milliers)	3	Part subventionnée par le CD (%)	33%
		Part subventionnée par le CR (%)	non

5. Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2013/2014	LES POINTS D'ARRETS	2013/2014
Nombre total de véhicules	250	Nombre total de points d'arrêts physiques sur le réseau	1286
dont nombre de véhicules accessibles aux PMR	38	dont lignes régulières	741
dont nombre de véhicules de moins de 10 places	53	dont circuits scolaires uniquement (SATPS), y compris doublage	1281
Age moyen du parc (ans)	7	dont service à la demande (SAD)	141
Age maximum des véhicules (ans)		Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	100% par le département
Pour les lignes régulières	15	Nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt	1
Pour les circuits scolaires (- 9 places 10 ans)	15	Part des points d'arrêts accessibles sur l'ensemble des points d'arrêts du réseau	0,70%
Propriété du matériel roulant	Exploitants	LES ABRIS BUS	
		Nombre total d'abris bus	95
		Prise en charge de l'équipement par	
		Le Conseil Départemental	oui, pour l'installation
		Communes ou groupements de communes	oui, pour la maintenance et l'entretien + cheminement
		1 marché abribus PMR Signaux Girod (Carcassonne) 1 abribus béton Générale de pose (Graulhet)	

6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

MODALITE DE PRISE EN CHARGE	2013/2014	SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)	2013/2014
Nombre d'élèves handicapés subventionnés	263	Réalisation et vote du SDA?	oui
Nombre d'élèves pris en charge par taxi	211	Date d'approbation du SDA	30/11/2009
Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	0	Date de la dernière mise à jour	26/09/2011
Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	52	Part des points d'arrêts que le SDA prévoit de mettre en accessibilité	10%
Calcul de l'indemnité kilométrique en fonction du type de véhicule		AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)	
Intervalle kilométrique Tranche 1	inférieur à 5000km/an	Elaboration d'un Ad'AP?	oui
Montant	0,45 €	Année ou date prévisionnelle d'approbation	2016 ou 2017, en attente de prolongation de délais de dépôt (demande de 2 ans)
Intervalle kilométrique Tranche 2	Supérieur à 5000km/an	Mise en place d'un service de transport de substitution?	oui
Montant	0,50 €	POLITIQUE CONTRACTUELLE	2013/2014
Nombre de transporteurs	39	Exploitation en marché public	oui, à bon de commande
Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	885 pour les marchés, 63 pour les indemnités	Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Service des Transports
Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	4340 pour les marchés, 1580 pour les indemnités	Nom et coordonnées de l'interlocuteur	Hélène Griotto

7. Equipements divers

GESTION INTERNE	2013/2014
Page internet dédiés au transport	aude.fr
Nom du progiciel utilisé	Pegase
Date de première utilisation du progiciel	depuis l'origine (avant 2001)
Gestion des services de transports scolaires	
Utilisation d'un logiciel de cartographie	oui, depuis cette année
Impression des fiches horaires	Disponible sur Internet, affichage par le transporteur

Département de l'Aveyron

Adresse : Direction des Services Techniques - Route du Monastère - CS10024 - 12450 FLAVIN

Téléphone / Fax : 05 65 59 34 80 / 05 65 73 64 72

Site internet : <http://aveyron.fr/>

Site dédié aux transports : <http://transports.aveyron.fr/>

Président : Jean-Claude Luche

Référent transport : Éric Boussaguet

Mail/Téléphone : eric.boussaguet@aveyron.fr / 05 65 59 34 81



CONSEIL GÉNÉRAL
de L'AVEYRON

POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013
Population légale départementale (Source Insee)	287417
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>	95932
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>	191485
Superficie du département (km ²)	8735,1
<i>dont superficie dans PTU</i>	469,8
<i>dont superficie hors PTU</i>	8265,3
Population scolarisée (source Education Nationale)	44074
Densité (hab/km ²)	33
<i>densité dans PTU</i>	204
<i>densité hors PTU</i>	23
<i>densité population scolarisée</i>	5

NOM DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	NOMBRE DE COMMUNES
- COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND RODEZ	8
- COMMUNAUTE DE COMMUNES DE MILLAU-GRANDS-CAUSSES	2
- CCM DECAZEVILLE-AUBIN	5

1. Organisation interne du service des transports du conseil départemental

Le Service des Transports est intégré au pôle Grands Travaux, Routes, Patrimoine départemental, Transports. Monsieur Éric Boussaguet est le directeur des services dans lequel travaillent 12 agents répartis sur deux services :

- Un service transport scolaires avec 8 agents
- Un service transport interurbain avec 4 agents
- Une secrétaire de direction

Les services de transports scolaires et interurbains seront regroupés dans 1 an.

Les contrôles sont effectués par 1 contrôleur qui effectue 3 à 4 contrôles par semaine.

En 2015, le budget du département de l'Aveyron est de 364,2 millions d'euros et le budget transport de 13,2 millions d'euros, soit 3,6 %.

2. Organisation des transports interurbains



Ci-dessus : Carte du réseau Mobi12

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2013 / 2014
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	50
Nombre de lignes	18
Kilométrage annuel (en milliers)	800
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES	
Prix en € du titre unitaire	3 €
POLITIQUE CONTRACTUELLE	
Exploitation du réseau en marché public à bons de commande	
Nombre de contrats	9
Durée moyenne des contrats	6
Nombre de transporteurs	13

3. Organisation des services à la demande

DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE (SAD)	2013 / 2014	ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	2013 / 2014
Nombre total de communes desservies	250	Communes ou groupements de communes	30
Fréquentation (en milliers)	25	Part subventionnés par le CD (%)	30
		Part subventionnée par le CR (%)	35-45

4. Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	10500	Système de gestion mis en place pour l'inscription des élèves	Inscription et paiement en ligne
Nombre de lignes scolaires	570	Gestion des inscriptions et des paiements	
Kilométrage annuel (en millier)	4300	Effectuée en interne au département et/ou via les AO2	
Coût annuel moyen pour un élève fréquentant les circuits scolaires (TTC)	1100	Date limite d'inscription	avant le 25 juillet 2015
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (TTC)	1100	Inscription possible en cours d'année	oui
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Validation du dossier par les établissements	non
Age minimum de prise en charge des élèves	2 ans	Participation financière à la charge du CD (%)	66
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	3	Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles	
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Selon le nombre d'enfant par famille et d'autres critères	
Exploitation du réseau en marché public		Montant de la participation	1er enfant 130€, 2ème 100€, 3ème 50€, 4ème et plus gratuit
Exploitation du réseau en marché public à bons de commande	Pour les véhicules de moins de 9 places (VL)	Elèves payants (non-ayant droit)	440 €
Nombre de contrats	320 (dont 260 VL)	Allocations de transports versées aux familles	
Durée maximum des contrats	3-6 ans (4ans pour les VL)	Allocation kilométrique	0,35 €/km
Nombre de transporteurs	130	Bénéfice de la tarification scolaire départementale pour les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un même PTU	non
ORGANISATEURS DELEGUES DE TRANSPORTS SCOLAIRES (AO2) POUR LES SERVICES SUBVENTIONNES AU MOINS PARTIELLEMENT PAR LE CD		Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	oui
Communes, groupement de communes ou syndicats mixtes	60	Part des circuits scolaires ouverts (%)	100
MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)			
Pour les élèves	R		
Pour les étudiants et/ou apprentis	R		
Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	R		
Pour les personnes âgées	R		
Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	non		
Pour d'autres profils	non		

5. Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2013/2014	LES POINTS D'ARRETS	2013/2014
Nombre total de véhicules	570	Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	
dont nombre de véhicules accessibles aux PMR		En zone agglomérée	Commune
dont nombre de véhicules de moins de 10 places	340	Hors agglomération	Département mais au cas par cas
Age moyen du parc (ans)	7,5	Limitation du nombre d'arrêts par commune	non
Age maximum des véhicules (ans)		Nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt	2
Pour les lignes régulières	10	LES ABRIS BUS	
Pour les circuits scolaires	15	Nombre total d'abris bus	180
Propriété du matériel roulant	Exploitants	Prise en charge de l'équipement par	
		Le Conseil Départemental	pour les lignes régulières
		Communes ou groupements de communes	pour les lignes scolaires
		Part subventionnés par le CD	subvention si abri bus en bois type CD (1500/2000 €)
		Maintenance, entretien	Marchés

6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

MODALITE DE PRISE EN CHARGE	2013/2014	SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)	2013/2014
Nombre d'élèves handicapés subventionnés	200	Réalisation et vote du SDA?	oui
Nombre d'élèves pris en charge par taxi	196	Année ou date d'approbation du SDA	2009
Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	0	AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)	
Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	4	Elaboration d'un Ad'AP?	oui
Calcul de l'indemnité kilométrique		Année ou date prévisionnelle d'approbation	sept-15
<i>Forfaitaire</i>	0,35 €/km (même forfait que les allocations familles)	Mise en place d'un service de transport de substitution?	A l'étude
Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	950	Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Service des transports
Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	5000	Nom et coordonnées du chef de service	Evelyne Carnus

7. Equipements divers

SYSTÈME BILLETIQUE	2013/2014	GESTION INTERNE	2013/2014
Réseau équipé d'un système billettique	Type papier pour les lignes régulières	Logiciel ou Progiciel utilisé	logiciel interne
Pris en charge par le CD		Gestion des services de transports scolaires	
GESTION DE L'INFORMATION		Utilisation d'un logiciel de cartographie	oui
Site dédiés au transport	http://transports.aveyron.fr	Nom du logiciel	Qgis
AUTRE		Fond de plan utilisé (ortophoto, IGN type scann 25...)	IGN
Impression des fiches horaires par le département	oui		

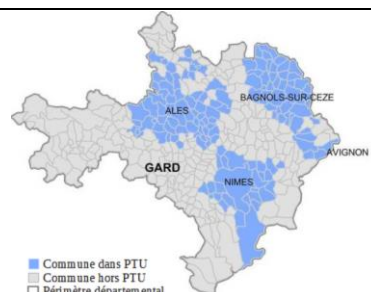
Département du Gard

Adresse : Hôtel du Département - rue Guillemette - 30044 NIMES
 Téléphone / Fax : 04 66 76 78 38 / 04 66 76 37 60
 Site internet : <http://www.gard.fr/>
 Site dédié aux transports : <http://www.edgard-transport.fr/>
 Président : Denis Bouad
 Référent transport : Malik Boutara
 Mail : malik.boutora@gard.fr



POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013
Population légale départementale (Source Insee)	734 923
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>	485 517
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>	249 406
Superficie du département (km ²)	5852,8
<i>dont superficie dans PTU</i>	2332,2
<i>dont superficie hors PTU</i>	3520,5
Population scolarisée (source Education Nationale)	133 214
Densité (hab/km ²)	126
<i>densité dans PTU</i>	208
<i>densité hors PTU</i>	71
<i>densité population scolarisée</i>	23

NOM DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE	NOMBRE DE COMMUNES
- COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND AVIGNON	4
- COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	27
- SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS PUBLICS DU BASSIN D'ALES (SMTBA)	67
- CA DU GARD RHODANIEN	42



1. Organisation interne du service des transports du conseil départemental

Le service Transports est intégré à la Direction Générale Adjointe des déplacements, infrastructures et foncier au sein de la direction Déplacements et transports. Mr Malik Boutora est directeur adjoint de ce service dans lequel travaillent 23 agents répartis sur 3 pôles :

- Un pôle transport scolaires
- Un pôle exploitation / contrôle / prévention
- Un pôle pilotage, prospective et évolution des réseaux

Les contrôles sont effectués par 6 contrôleurs : 2 au sein de la direction Déplacements et transports, 4 au sein de la Direction Territoires et appui (qui fait aussi partie de la DGA déplacements, infrastructures et foncier). Le volume des contrôles s'élève à 845 / an.

2. Organisation des transports interurbains



DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2013/2014
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	1400
Nombre de lignes	25
Kilométrage annuel en charge (en milliers)	13431 (ensemble du réseau)
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES	
Prix en € du titre unitaire	1,5
POLITIQUE CONTRACTUELLE	
Exploitation du réseau en délégation de service public	
Nombre de contrats	1
Durée moyenne du contrat	10
Nombre de transporteurs	22 (LR+LS)

Ci-dessus : Carte du réseau de lignes régulières Edgard

3. Organisation des services à la demande

DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE (SAD)	2013/2014	ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	2013/2014
Nombre de lignes	5	Le Conseil Départemental	oui (avec DSP), 5
Nombre total de communes desservies	36	Des organisateurs secondaires : communes ou groupements de communes	oui, 2
Fréquentation	7%	Part subventionnée par le CD (%)	50% du déficit
		Part subventionnée par le CR (%)	non

4. Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	24656	Système de gestion mis en place pour l'inscription des élèves	Inscription + paiement par internet
Nombre de lignes scolaires	50		
Kilométrage annuel (en millier)	13431 (ensemble du réseau)	Gestion des inscriptions et des paiements	
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département	825 € (HT)	Effectuée en interne au département et/ou via les AO2	
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Date limite d'inscription	avant le 15 juillet 2015
Age minimum de prise en charge des élèves (ans)	2	Inscription possible en cours d'année	oui
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	3	Validation du dossier par les établissements	oui
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Participation financière à la charge du CD (%)	100
Exploitation du réseau en délégation de service public		Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles	30 € frais de dossier
Nombre de contrats	1		
Durée maximum des contrats	10	Elèves payants (non-ayant droit)	150 €
Nombre de transporteurs	22 (LR+LS)		
ORGANISATEURS DELEGUES DE TRANSPORTS SCOLAIRES (AO2) POUR LES SERVICES SUBVENTIONNES AU MOINS PARTIELLEMENT PAR LE CD		Allocations de transports versées aux familles	
Communes, groupement de communes ou syndicats mixtes	60 (fonction minime de vérification des dossiers d'inscription)	Allocation kilométrique	0,30 pour A/R inférieur à 100 km, puis 0,12
MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)		Bénéfice de la tarification scolaire départementale pour les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un même PTU	oui
Pour les élèves	R / non		
Pour les étudiants et/ou apprentis	R / non	Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	oui
Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	non / G	Part des circuits scolaires ouverts (%)	100
Pour les personnes âgées	non / non		
Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	non / non		
Pour d'autres profils	non / non		

5. Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2013/2014	L'INTERMODALITE	2013/2014
Nombre total de véhicules	480	Possibilité d'emprunter les lignes d'un réseau urbain avec un titre départemental	Non, pour aucune ligne urbaine
dont nombre de véhicules accessibles aux PMR	15	Existence de mesures d'intégration tarifaire avec la région	non
dont nombre de véhicules de moins de 10 places	75	Existence de mesures d'intégration tarifaire avec une ou plusieurs AOTU	oui
Age moyen du parc (ans)	4,39	Par la mise en place d'une tarification intermodale	oui
Propriété du matériel roulant	Exploitants	Par la mise en place d'une tarification intégrée	oui
LES POINTS D'ARRETS			2 (Nîmes et Alès)
Nombre total de points d'arrêts physiques sur le réseau	1500	Existence d'un système billettique interopérable	oui
Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	oui, au cas par cas	Avec la région	non
Part des points d'arrêts accessibles sur l'ensemble des points d'arrêts du réseau	faible	Avec une ou plusieurs AOTU	oui
		Nombre d'AOTU concernées	2 (Nîmes et Alès)
LES ABRIS BUS			
Nombre total d'abris bus inconnu, le département c'est défait de la propriété des abris bus, rétrocedés aux communes. Susceptible de revenir au département dans les prochaines années			

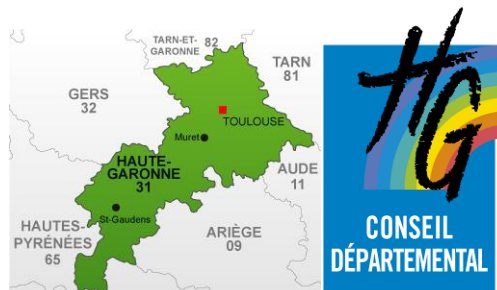
6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

MODALITE DE PRISE EN CHARGE	2013/2014	SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)	2013/2014
Nombre d'élèves handicapés subventionnés	500	Réalisation et vote du SDA?	oui
Nombre d'élèves pris en charge par taxi	265	Date d'approbation du SDA	09/02/2012
Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	0	AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)	
Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	235	Elaboration d'un Ad'AP?	oui
Calcul de l'indemnité kilométrique		Année ou date prévisionnelle d'approbation	en cours de discussion
Forfaitaire	0,40/km	Mise en place d'un service de transport de substitution?	non, mais TAD virtuel prévu sur Edgard
Intervalle kilométrique Tranche 1	Forfait 14jrs/mois pour 1er degré	Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Direction de l'autonomie (action sociale depuis 2012) et MDPH
Intervalle kilométrique Tranche 2	Forfait 18jrs/mois pour collège	Nom et coordonnées du chef de service	Stéphane Deltzung
Intervalle kilométrique Tranche 3	Forfait 21jrs/mois pour lycée et plus		
Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	3000		
Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	5000		

7. Equipements divers

SYSTÈME BILLETIQUE	2013/2014	GESTION INTERNE	2013/2014
Réseau équipé d'un système billettique sans contact		Logiciel ou Progiciel utilisé	Pegase
Pris en charge par le CD	marché, groupement de commande avec les 4 AOT concernés	Etablissement des fiches horaires	non (confié au délégataire)
GESTION DE L'INFORMATION		Suivi d'activité du réseau	
Réseau équipé d'une centrale d'information		Utilisation d'un logiciel de cartographie	non
Site internet dédié au transport	Edgard	Impression des fiches horaires	Par le délégataire
Application mobile spécifique CD	oui		
Calculateur d'itinéraire	oui		

Département de la Haute-Garonne



Adresse : 1, boulevard de la Marquette - 31090 TOULOUSE Cedex 9

Téléphone / Fax : 05 34 33 32 31 / 05 34 33 30 28

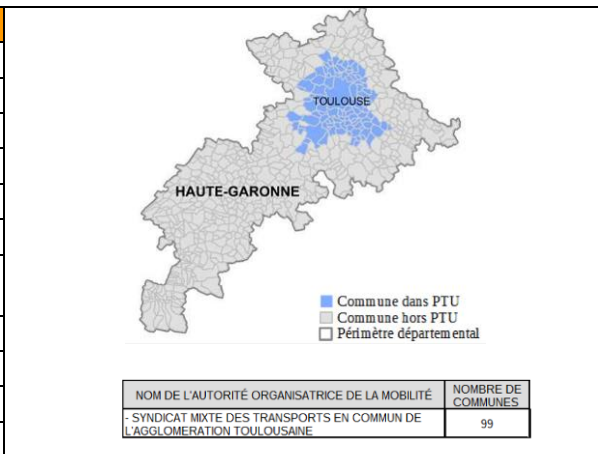
Site internet : <http://www.haute-garonne.fr>

Président : George Méric

Directrice des transports : Florence Saint-Paul

Mail : isabelle.roux@cd31.fr

POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013
Population légale départementale (Source Insee)	1 286 050
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>	937 053
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>	348 997
Superficie du département (km ²)	6309,3
<i>dont superficie dans PTU</i>	1015,7
<i>dont superficie hors PTU</i>	5293,7
Population scolarisée (source Education Nationale)	224 518
Densité (hab/km ²)	204
<i>densité dans PTU</i>	923
<i>densité hors PTU</i>	66
<i>densité population scolarisée</i>	36



1) Organisation interne du service des transports du conseil départemental

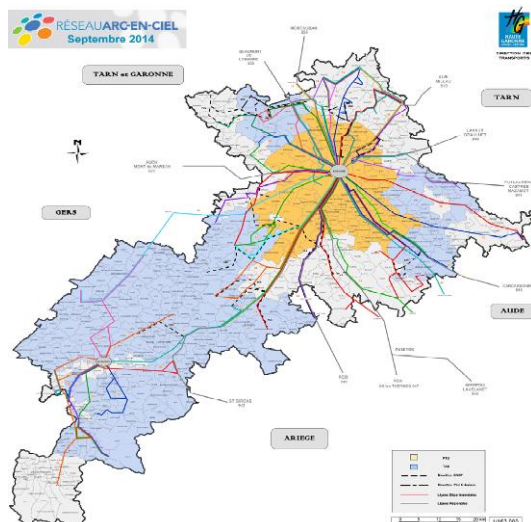
La direction des transports du conseil départemental de la Haute-Garonne est dirigée par Madame Florence Saint-Paul. 74 agents travaillent dans cette direction qui est composée de quatre entités :

- Le secrétariat de direction (10 agents)
- Le service financier (10 agents)
- La direction adjointe des transports scolaires (25 agents)
- La direction adjointe du développement des réseaux (25 agents)

Dans cette organisation, les transports scolaires sont séparés des transports interurbains. Le département dispose également de 13 contrôleurs, 4 contrôleurs sur le réseau interurbain et 9 sur le réseau des transports scolaires. Sur l'année 2013-2014, 3406 contrôles ont été effectués (2406 sur les lignes scolaires, 1000 sur les lignes régulières). Le budget du département est de 1,46 milliards d'euros en 2015, le budget transport de 82 millions d'euros, soit 5,6% du budget départemental.

2) Organisation des transports interurbains

Ci-dessous : Carte du réseau Arc-en-ciel



DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2013 / 2014
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	992 (1 800 avec les élèves scolaires)
Nombre de lignes	58
Kilométrage annuel (en milliers)	5570
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES	
Prix en € du titre unitaire	2,2
POLITIQUE CONTRACTUELLE	
Exploitation du réseau en régie	
Exploitation du réseau en marché public ordinaire	
Nombre de contrats	9
Durée moyenne des contrats	5
Nombre de transporteurs	11

3) Organisation des services à la demande

DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE (SAD)	2013 / 2014	ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	2013 / 2014
Nombre total de communes desservies	198	Communes ou groupements de communes	19
Fréquentation (en milliers)	10	Part subventionnés par le CD (%)	35
		Part subventionnée par le CR (%)	35 à 45

4) Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	74500	Système de gestion mis en place pour l'inscription des élèves	Inscription par internet
Nombre de lignes scolaires	1018		
Kilométrage annuel (en millier)		Gestion des inscriptions et des paiements	
Coût annuel moyen pour un élève fréquentant les circuits scolaires (TTC)	660	Effectuée en interne au département et/ou via les AO2	oui
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (TTC)	660	Date limite d'inscription	03-juil-15
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Inscription possible en cours d'année	oui
Age minimum de prise en charge des élèves (ans)	2	Validation du dossier par les établissements	oui
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	1	Participation financière à la charge du CD (%)	100
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles	non
Exploitation du réseau en marché public			
Nombre de contrats	184	Elèves payants (non-ayant droit)	
Durée maximum des contrats	5	Participation kilométrique	0,12 €/km
Nombre de transporteurs	46		
ORGANISATEURS DELEGUES DE TRANSPORTS SCOLAIRES (AO2) POUR LES SERVICES SUBVENTIONNES AU MOINS PARTIELLEMENT PAR LE CD		Allocations de transports versées aux familles	
Communes, groupement de communes ou syndicats mixtes	2	Allocation kilométrique	0,16 €/km
Etablissements scolaires	9	Bénéfice de la tarification scolaire départementale pour les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un même PTU	oui
MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)			
		Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	oui (sur demande auprès du CD)
Pour les élèves	G		
Pour les étudiants et/ou apprentis	R		
Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	G		
Pour les personnes âgées	R / G		
Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	non / non		
Pour d'autres profils	non / non		

5) Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2013/2014	LES POINTS D'ARRETS	2013/2014
Nombre total de véhicules	927	Nombre total de points d'arrêts physiques sur le réseau	7749
dont nombre de véhicules accessibles aux PMR		dont lignes régulières	2284
dont nombre de véhicules de moins de 10 places		dont circuits scolaires uniquement (SATPS), y compris doublage	5465
Age moyen du parc (ans)	6	dont service à la demande (SAD)	
Age maximum des véhicules (ans)		Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	
Pour les lignes régulières	14	En zone agglomérée	
Pour les circuits scolaires	15	Part subventionnée par le CD	40%
Propriété du matériel roulant	Exploitant	Hors agglomération	
L'INTERMODALITE		Part subventionnée par le CD	100%
Existence de mesures d'intégration tarifaire avec une AOTU	oui	Limitation du nombre d'arrêts par commune	non
Par la mise en place d'une tarification intermodale	non	Nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt	1
Par la mise en place d'une tarification intégrée	oui	Part des points d'arrêts accessibles sur l'ensemble des points d'arrêts du réseau interurbain	20%
Existence d'un système billettique interopérable		LES ABRIS BUS	
Avec la région	oui	Nombre total d'abris bus	1785
Avec une AOTU	oui	Politique contractuelle	Marché
		Nom de la société	Deco
		Durée de la location (ans)	10

6) Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)	2013/2014	MODALITE DE PRISE EN CHARGE	2013/2014
Réalisation et vote du SDA?	oui	Nombre d'élèves handicapés subventionnés	662
Date d'approbation du SDA	23/01/2009	Nombre d'élèves pris en charge par taxi	576
Date de la dernière mise à jour	27/06/2013	Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	63
AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)		Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	23
Elaboration d'un Ad'AP?	oui	Calcul de l'indemnité kilométrique en fonction du type de véhicule	
Année ou date prévisionnelle d'approbation	Septembre 2015	Montant puissance 1 4CV	0,27 €/km
Mise en place d'un service de transport de substitution?	oui, Autonobus	Montant puissance 2 5-7CV	0,32 €/km
POLITIQUE CONTRACTUELLE	2013/2014	Montant puissance 3 8CV et plus	0,35 €/km
Exploitation en marché public		Nombre de transporteurs	140
Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Service financier de la Direction des Transports	Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	3810
Nom et coordonnées du chef de service	Éric Leoncini	Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	5755

7) Equipements divers

SYSTEME BILLETTIQUE		GESTION INTERNE	
Réseau équipé d'un système billettique	OUI	Logiciel ou Progiciel utilisé	oui
Sans contact	OUI	Nom du Progiciel	Pegase
Pris en charge par un fournisseur	Vix ERG	Etablissement des fiches horaires	oui
GESTION DE L'INFORMATION		Suivi d'activité du réseau	oui
Réseau équipé d'une centrale d'information	OUI	Calcul du paiement	oui
AUTRE		Date de première utilisation du progiciel	2015
Impression des fiches horaires par le département	oui		
		Gestion des services de transports scolaires	
Subvention d'action dans le PTU	oui	Utilisation d'un logiciel de cartographie	oui
		Nom du logiciel	Qgis + Cartopegase
		Fond de plan utilisé (ortophoto, IGN type scann 25...)	Scann 25
		Echelle utilisé	1/25 000

Département du Gers

Adresse : 81, route de Pessan - BP 569 - 32022 AUCH Cedex 9

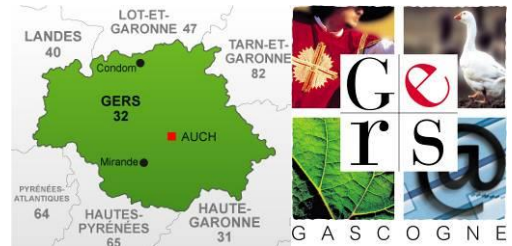
Téléphone / Fax : 05 62 67 40 40 / 05 62 67 42 91

Président : Philippe Martin

Site internet : <http://www.cg32.fr>

Référent transport : Bernard Farré

Mail/Téléphone : bfarre@gers.fr / 05 62 67 40 48



POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013
Population légale départementale (Source Insee)	196 143
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>	32 573
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>	163 570
Superficie du département (km ²)	6256,8
<i>dont superficie dans PTU</i>	296,3
<i>dont superficie hors PTU</i>	5960,5
Population scolarisée (source Education Nationale)	30363
Densité (hab/km ²)	31
<i>densité dans PTU</i>	110
<i>densité hors PTU</i>	27
<i>densité population scolarisée</i>	5

NOM DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	NOMBRE DE COMMUNES
- GRAND AUCH AGGLOMERATION	15

1. Organisation interne du service des transports du conseil départemental

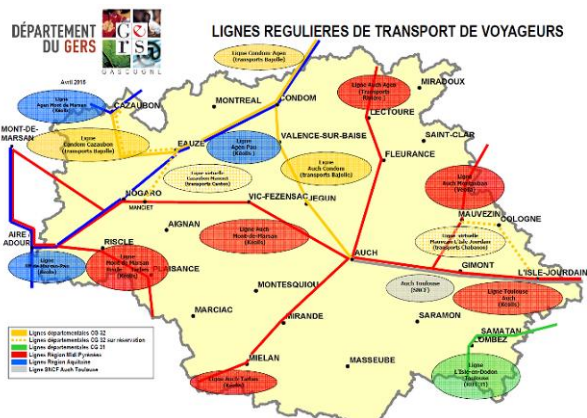
Le service des transports est composé de 11 agents répartis sur deux sites différents :

- 7 agents situés au siège départemental à Auch
- 4 agents situés sur la gare routière (3 agents sur les transports interurbains et 1 agent pour les transports scolaires)

Le contrôle des services est de deux types ; le contrôle des véhicules et des usagers qui est réalisé par le service des transports et le contrôle des circuits par les services locaux routiers. 13 agents des routes effectuent 350 contrôles par ans (soit un contrôle pour chaque circuit).

En 2015, le budget du département est de 300 millions d'euros et le budget des transports de 10 millions d'euros, soit 3,3 % du budget départemental.

2. Organisation des transports interurbains



Ci-dessus : Carte des lignes régulières du Gers

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2013/2014
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	très faible
Nombre de lignes	4 (dont 2 TAD)
Kilométrage annuel (en milliers)	15
Exploitation du réseau en marché public	
Nombre de contrats	4
Durée moyenne des contrats	5
Nombre de transporteurs	3
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES	
Prix en € du titre unitaire	1,50 €

3. Organisation des services à la demande

DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE (SAD)	2013/2014	ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	2013/2014
Nombre de lignes	12	Le Conseil Départemental	
Nombre total de communes desservies	100	Communes ou groupements de communes	12
Fréquentation (en milliers)	données manquantes	Part subventionnée par le CD (%)	35% du déficit d'exploitation
		Part subventionnée par le CR (%)	35 à 45%

4. Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	12500	Système de gestion mis en place pour l'inscription des élèves	Inscription + paiement par internet	
Nombre de lignes scolaires	320			
Kilométrage annuel (en millier)	3500	Gestion des inscriptions et des paiements		
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département	800	Effectuée en interne au département et/ou via les AO2		
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Date limite d'inscription	15 aout 2015	
Age minimum de prise en charge des élèves (ans)	4	Inscription possible en cours d'année	oui	
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	1,5	Validation du dossier par les établissements	non	
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Participation financière à la charge du CD (%)	100	
Exploitation du réseau en marché public		Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles (selon le niveau de ressources et le nombre d'enfants)	48 € par élèves, 68 € pour deux élèves et+, pour les bénéficiaires du RSA 18 €, 28 € pour deux élèves et+	
Nombre de contrats	1 contrat par véhicules		Elèves payants (non-ayant droit) demi-P	420 €
Durée maximum des contrats	7 ans		Elèves payants (non-ayant droit) interne	240 €
Nombre de transporteurs	20			
ORGANISATEURS DELEGUES DE TRANSPORTS SCOLAIRES (AO2) POUR LES SERVICES SUBVENTIONNES AU MOINS PARTIELLEMENT PAR LE CD		Allocations de transports versées aux familles		
Communes, groupement de communes ou syndicats mixtes	7	Allocation forfaitaire et kilométrique	115 € (21-50km) 210 (51-90km) 330 (91-140km) 450 (+140 km)	
MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)		Bénéfice de la tarification scolaire départementale pour les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un même PTU	oui	
Pour les élèves	R / non			
Pour les étudiants et/ou apprentis	R	Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	oui (sur demande auprès du CD) 1,5 € le trajet	
Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	G	Part des circuits scolaires ouverts (%)	100	
Pour les personnes âgées	non / non			
Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	non / non			
Pour d'autres profils	non / non			

5. Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2013/2014	LES POINTS D'ARRETS	
Nombre total de véhicules	257	Nombre total de points d'arrêts physiques sur le réseau	4000 (300 signalés)
dont nombre de véhicules de moins de 10 places	10	Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	
Age moyen du parc (ans)	18 ans pour les gros gabarits, 15 ans pour les intermédiaires, 7-8 ans pour les véhicules légers	En zone agglomérée	Par le Conseil Départemental pour le poteau
Propriété du matériel roulant	Exploitants	Hors agglomération	Par le Conseil Départemental sur RD
LES ABRIS BUS		Limitation du nombre d'arrêts par commune	non
Nombre total d'abris bus	données manquantes	Nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt	3
Prise en charge de l'équipement par	La commune		
Le Conseil Départemental	40%		

6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

MODALITE DE PRISE EN CHARGE	2013/2014	SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)	2013/2014
Nombre d'élèves handicapés subventionnés	115	Réalisation d'un SDA	non
Nombre d'élèves pris en charge par taxi	110	AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)	
Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	0	Elaboration d'un Ad'AP?	oui
Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	5	Année ou date prévisionnelle d'approbation	déc-15
Calcul de l'indemnité kilométrique	0,30/km	Mise en place d'un service de transport de substitution?	non
Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	1000	Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Service de Transport
Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	8700	Nom et coordonnées de la personne en charge des élèves handicapés	Mme Henrion

7. Equipements divers

SYSTÈME BILLETIQUE	2013/2014	GESTION INTERNE	2013/2014
Réseau équipé d'un système billettique	non	Logiciel ou Progiciel utilisé	Pegase
GESTION DE L'INFORMATION		Etablissement des fiches horaires	oui
Réseau équipé d'une centrale d'information	Maîtrise d'ouvrage Conseil Départemental n° VERT TRANSPORTS	Suivi d'activité du réseau	oui
Page dédié au transport	http://www.cg32.fr/	Utilisation d'un logiciel de cartographie	Cartopegase
Système d'information multimodale	oui, avec la région	Impression des fiches horaires	Par le département via Pegase
Calculateur d'itinéraire	mobimipy.fr		

Département de l'Hérault

Autorité organisatrice : Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault

Adresse : 148, Avenue du Professeur Viala - Parc Euromédecine II - CS 34303 - 34193

Téléphone / Fax : 04 67 40 98 41 / 04 67 40 98 39

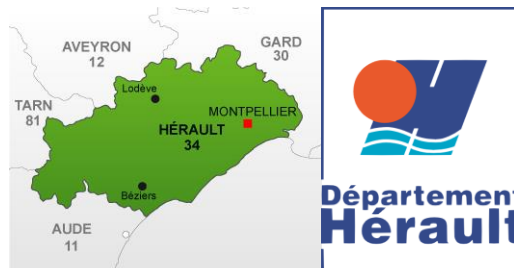
Président : Kléber Mesquida

Site internet : <http://www.herault.fr/>

Site internet dédié aux transports : <http://www.herault-transport.fr/>

Référent transport : Sylvette Julien

Mail : sjulien@herault-transport.fr



POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013
Population légale départementale (Source Insee)	1 080 823
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>	756 840
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>	323 983
Superficie du département (km ²)	6101
<i>dont superficie dans PTU</i>	1324
<i>dont superficie hors PTU</i>	4776,3
Population scolarisée (source Education Nationale)	192 782
Densité (hab/km ²)	177
<i>densité dans PTU</i>	572
<i>densité hors PTU</i>	68
<i>densité population scolarisée</i>	32

NOM DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	NOMBRE DE COMMUNES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION BEZIERS MEDITERRANEE	13
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER	31
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DU BASSIN DE THAU	8
CA HERAULT-MEDITERRANEE	19
AGGLOMERATION DU PAYS DE L'OR	8

1. Organisation interne du service des transports du conseil départemental

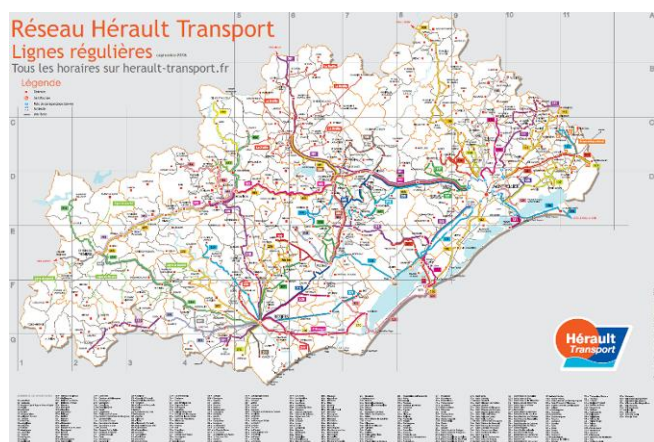
La direction des transports est rattachée au Syndicat Mixte des Transports en Communs de l'Hérault (SMTCH) par délégation, elle est composée de 47 agents répartis sur différentes fonctions :

- La gestion du réseau : le service exploitation avec 3 secteurs d'exploitation qui assurent le plan d'exploitation, le suivi des marchés de transport, les relations avec les communes et les établissements scolaires...
- Le service marketing avec : le service accueil, le service scolaire, le service infrastructures
- Le service communication et comité syndicat : conception et édition des dossiers scolaires, titres et cartes de transport ; relation avec la presse ; gestion des comités Syndicaux
- Le secrétariat Général avec : la régie de recettes, le service informatique et billettique, le service financier, le service juridique et marché public, le service ressources humaines, le service affaire générale

Le contrôle des services de transports est réalisé par 2 contrôleurs qui ont réalisé 1600 contrôles sur l'année scolaire 2012/2013 (8 contrôles par jours).

En 2013, le budget du département était de 137,9 millions d'euros et le budget des transports de 42,5 millions d'euros, soit 3 % du budget départemental. Le budget du Syndicat Mixte est de 69 M€ lorsque la participation du Département est de 43 M€, ceci est lié au fait que Hérault Transport est un Syndicat Mixte des Transports en Commun de la loi SRU et perçoit le Versement Transport Additionnel.

2. Organisation des transports interurbains



Ci-dessus : Carte du réseau d'Hérault Transport

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2012 / 2013
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	2937
Nombre de lignes	66
Kilométrage annuel (en milliers)	7872
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES	
Prix en € du titre unitaire	1,6
POLITIQUE CONTRACTUELLE	
Exploitation du réseau en marché public à bon de commande	
Nombre de contrats	35 satps+sro+sad
Durée moyenne des contrats	6
Nombre de transporteurs	30

3. Organisation des services à la demande

DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE (SAD)	2012 / 2013	ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	2012 / 2013
Nombre de lignes	Donnée manquante	Le Conseil Départemental	
Nombre total de communes desservies	21	D'autres organisateurs	oui, Office du tourisme du pays Lodévois (centrale d'appel)
Fréquentation (en milliers)	4		

4. Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2012/2013	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2012/2013
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	46 487	Inscription par formulaire papier	
Nombre de lignes scolaires	402	Gestion des inscriptions et des paiements	
Kilométrage annuel (en millier)	4428	Effectuée en interne au département et/ou via les AO2	
Coût annuel moyen pour un élève fréquentant les circuits scolaires (TTC)	857	Date limite d'inscription	10-15 octobre
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (TTC)	938	Inscription possible en cours d'année	oui
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Validation du dossier par les établissements	non
Age minimum de prise en charge des élèves (ans)	2,5	Participation financière à la charge du CD (%)	75
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	3	Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles	oui
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Selon un critère d'âge	
Exploitation du réseau en marché public à bon de commande		Selon un critère de distance	
Nombre de contrats	35 satps+sro+sad	Selon le niveau de ressources de la famille	
Durée maximum des contrats	6	Selon d'autres critères	
Nombre de transporteurs	30	Elèves payants (non-ayant droit)	Tarif commercial
MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)		Allocations de transports versées aux familles	
Pour les élèves	R / non	Allocation basée sur le statut (interne ou demi-pensionnaire), le nombre d'enfant et sur la distance entre le domicile et l'établissement ou point d'arrêt	de 76 euros à 371 euros
Pour les étudiants et/ou apprentis	R / non	Bénéfice de la tarification scolaire départementale pour les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un même PTU	oui
Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	non / G	Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	oui, 100%
Pour les personnes âgées	non / non		
Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	R / non		
Pour d'autres profils	R / non		

5. Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2012/2013	LES POINTS D'ARRETS	2012/2013
Nombre total de véhicules	630	Nombre total de points d'arrêts physiques sur le réseau	1812
Age moyen du parc (ans)	5	dont lignes régulières	200
Age maximum des véhicules (ans)	10 (lignes régulières et scolaires)	Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	
Propriété du matériel roulant	Exploitant	En zone agglomérée	Commune
L'INTERMODALITE		Hors agglomération	Département pour 20% des arrêts
Possibilité d'emprunter les lignes d'un réseau urbain avec un titre départemental	Oui, pour toutes les lignes urbaines	LES ABRIS BUS	
Existence de mesures d'intégration tarifaire avec la région	Par la mise en place d'une tarification intermodale et intégrée	Nombre total d'abris bus	Données manquantes
Existence de mesures d'intégration tarifaire avec une ou plusieurs AOTU	Par la mise en place d'une tarification intermodale et intégrée	Prise en charge de l'équipement par	Communes ou groupements de communes
Nombre d'AOTU concernées	3		
Existence d'un système billettique interopérable	Avec la région et plusieurs AOTU		
Nombre d'AOTU concernées	3		

6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

POLITIQUE CONTRACTUELLE	2012/2013	SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)	2012/2013
Exploitation en marché public	oui, à bon de commande	Réalisation et vote du SDA?	oui
MODALITE DE PRISE EN CHARGE		Date d'approbation du SDA	21/06/2010
Nombre d'élèves handicapés subventionnés	851	AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)	
Nombre d'élèves pris en charge par taxi	723	Elaboration d'un Ad'AP?	liste des arrêts prioritaires à valider
Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	61	Année ou date prévisionnelle d'approbation	pas pour septembre 2015
Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	67	Mise en place d'un service de transport de substitution?	non
Calcul de l'indemnité kilométrique			
Forfaitaire	0,35 € /km		
Nombre de transporteurs	8	Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Service interne au syndicat mixte
Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	3105	Nom et coordonnées de l'agent référent	Benjamin Clop
Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	3431		

7. Equipements divers

GESTION DE L'INFORMATION	2012/2013	Gestion des services de transports scolaires	
Site internet dédiés au transport	Hérault transport	Utilisation d'un logiciel de cartographie	oui
GESTION INTERNE		Nom du logiciel	CartoPegase
Nom du logiciel ou progiciel	Pegase	Fond de plan utilisé (ortophoto, IGN type scann 25...)	IGN
Etablissement des fiches horaires	oui	Impression des fiches horaires par le département	
Suivi d'activité du réseau	oui		
Calcul du paiement	oui		
Date de première utilisation du progiciel	juil-12		

Département du Lot

Adresse : Avenue de l'Europe - BP 291 - 46005 CAHORS
CEDEX 9

Téléphone / Fax : 05 65 53 43 91 / 05 65 53 43 99

Site internet : <http://www.lot.fr/>

Président : Serge Rigal

Référent transport : Alain Baudez

Mail/Téléphone : alain.baudez@lot.fr / 05 65 53 43 36



POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013
Population légale départementale (Source Insee)	181443
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>	52358
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>	129085
Superficie du département (km ²)	5216,5
<i>dont superficie dans PTU</i>	517,4
<i>dont superficie hors PTU</i>	4699,2
Population scolarisée (source Education Nationale)	25762
Densité (hab/km ²)	35
<i>densité dans PTU</i>	101
<i>densité hors PTU</i>	27
<i>densité population scolarisée</i>	5

NOM DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	NOMBRE DE COMMUNES
- COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND CAHORS	32
- COMMUNE DE FIGEAC	1

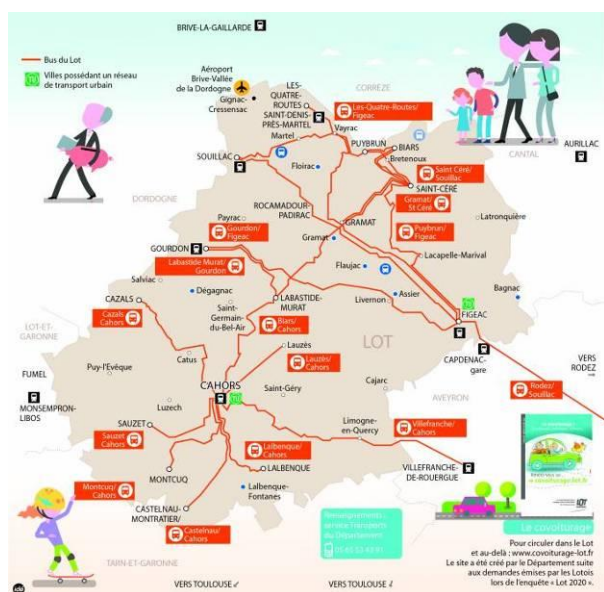
1. Organisation interne du service des transports du département du Lot

Le service Transports est intégré à la direction de l'éducation et de la vie locale au sein du pôle Collèges et Transports. Mr Alain Baudez dirige le service dans lequel travaillent 8 agents :

- Une secrétaire
- 4 gestionnaires de réseau / contrôleurs
- 1 référent pour le progiciel Pegase
- 2 administratifs

Les contrôles s'effectuent sur tous les services (36 lignes régulières, 168 lignes scolaires, 55 lignes scolaires en AO2 et 26 lignes pour les transports scolaires handicapés), soit un total de 285 contrôles par an. En 2015, le budget du département était de 241 millions d'euros, et le budget transport de 12,9 millions d'euros (salaires agents, frais de structure et accompagnateurs inclus), soit 5,2% du budget du département.

2. Organisation des transports interurbains



DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2013/2014
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	12
Nombre de lignes	36
Kilométrage annuel en charge (en milliers)	270
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES	
Prix en € du titre unitaire	2
POLITIQUE CONTRACTUELLE	
Exploitation du réseau en marché public	
Nombre de contrats	13
Durée moyenne des contrats	8
Nombre de transporteurs	5

Ci-dessus : Carte du réseau Lot O'Bus

3. Organisation des services à la demande

DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE (SAD)	2013/2014	ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	2013/2014
Nombre de lignes	19	Communes ou groupements de communes	19
Nombre total de communes desservies	130	Part subventionnés par le CD (%)	30
Fréquentation (en milliers)	3	Part subventionnée par le CR (%)	30 à 40

4. Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	12642	Système de gestion mis en place pour l'inscription des élèves	Inscription par formulaire papier
Nombre de lignes scolaires	168		
Kilométrage annuel (en millier)	1681	Gestion des inscriptions et des paiements	
Coût annuel moyen pour un élève fréquentant les circuits scolaires (TTC)	784	Effectuée en interne au département et/ou via les AO2	oui
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (TTC)	776	Date limite d'inscription	avant 3 juillet 2015
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Inscription possible en cours d'année	oui
Age minimum de prise en charge des élèves (ans)	3	Validation du dossier par les établissements	oui
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	1 km pour les élèves maternelles, 3 km pour les autres	Participation financière à la charge du CD (%)	100
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles	non
Exploitation du réseau en marché public			
Nombre de contrats	17	Elèves payants (non-ayant droit)	1 euro par trajet
Durée maximum des contrats	8		
Nombre de transporteurs	6	Allocations de transports versées aux familles	
ORGANISATEURS DELEGUES DE TRANSPORTS SCOLAIRES (AO2) POUR LES SERVICES SUBVENTIONNES AU MOINS PARTIELLEMENT PAR LE CD		Allocation forfaitaire et kilométrique plafonné à 364 €/an	
Communes, groupement de communes ou syndicats mixtes	33	Bénéfice de la tarification scolaire départementale pour les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un même PTU	oui
Associations	1		
MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)		Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	non
Pour les élèves	R		
Pour les étudiants et/ou apprentis	R		
Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	G		
Pour les personnes âgées	non / non		
Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	non / non		
Pour d'autres profils	non / non		

5. Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2013/2014	LES POINTS D'ARRETS	2013/2014
Nombre total de véhicules	288	Nombre total de points d'arrêts physiques sur le réseau	4000
dont nombre de véhicules accessibles aux PMR	28	Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	
dont nombre de véhicules de moins de 10 places	55	En zone agglomérée	La commune
Age moyen du parc (ans)	7	Hors agglomération	
Age maximum des véhicules (ans)		Part subventionnée par le CD	Tout ou en partie
Pour les lignes régulières	20	Limitation du nombre d'arrêts par commune	non
Pour les circuits scolaires	20	Nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt	3
Propriété du matériel roulant	Exploitant	Part des points d'arrêts accessibles sur l'ensemble des points d'arrêts du réseau	aucun
LES ABRIS BUS		Pas d'offre d'intermodalité	
Nombre total d'abris bus	127		
Politique contractuelle	Marché en achat		
Maintenance et entretien	100000 €/an		

6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

POLITIQUE CONTRACTUELLE	2013/2014	SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)	2013/2014
Exploitation en marché public		Réalisation et vote du SDA?	oui
MODALITE DE PRISE EN CHARGE		Date d'approbation du SDA	23/01/2009
Nombre d'élèves handicapés subventionnés	118	Part des points d'arrêts que le SDA prévoit de mettre en accessibilité	aucun
Nombre d'élèves pris en charge par taxi	96	AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)	
Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	0	Elaboration d'un Ad'AP?	oui
Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	22	Année ou date prévisionnelle d'approbation	oct-15
Calcul de l'indemnité kilométrique		Mise en place d'un service de transport de substitution?	oui, service transports scolaire handicapé TSH
Forfaitaire	0,70 €/km		
Nombre de transporteurs	4		
Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	620	Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Service Transports
Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	5240		

7. Equipements divers

GESTION INTERNE	2013/2014
Page internet dédiés au transport	
Nom du progiciel utilisé	Pegase
Date de première utilisation du progiciel	avant 2008
Gestion des services de transports scolaires	
Utilisation d'un logiciel de cartographie	non, travail sur Carten
Impression des fiches horaires	Au département

Département de la Lozère

Adresse : 4, rue de la Rovère - BP 24 - MENDE Cedex

Téléphone / Fax : 04 66 49 66 66 / 04 66 49 66 23

Site internet : <http://www.lozere.fr/>

Président : Sophie Pantel

Référent transport : Frédéric Alix

Mail : cabinet@lozere.fr



POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE		2013
Population légale départementale (Source Insee)		81372
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>		13212
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>		68160
Superficie du département (km ²)		5166,9
<i>dont superficie dans PTU</i>		36,6
<i>dont superficie hors PTU</i>		5130
Population scolarisée (source Education Nationale)		13631
Densité (hab/km ²)		16
<i>densité dans PTU</i>		361
<i>densité hors PTU</i>		13
<i>densité population scolarisée</i>		3

<ul style="list-style-type: none"> ■ Commune dans PTU Commune hors PTU Périmètre départemental 					
<table border="1"> <tr> <th>NOM DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ</th> <th>NOMBRE DE COMMUNES</th> </tr> <tr> <td>VILLE DE MENDE</td> <td>1</td> </tr> </table>	NOM DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	NOMBRE DE COMMUNES	VILLE DE MENDE	1	
NOM DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	NOMBRE DE COMMUNES				
VILLE DE MENDE	1				

1. Organisation interne du service des transports du conseil départemental

Le service Transports est intégré au pôle infrastructures au sein de la direction des routes, des transports et des bâtiments. Mr Frédéric Alix dirige le service Transports et Déplacements composé de 3 autres agents (2 agents affectés aux transports scolaires et un sur les lignes régulières).

Ce n'est que depuis cette année qu'a été mis en place un service de contrôle qui est assuré par le service de gestion de la route. Le volume de contrôle est de 50 jours par ans. L'idée est de contrôler l'ensemble des services sur une période de 2 ans.

En 2015, le budget du département était de 117 millions d'euros, et le budget transport de 7,3 millions d'euros, soit 6,2% du budget du département.

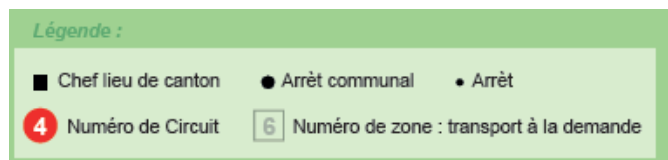
2. Organisation des transports interurbains et des services à la demande

La Lozère est un département à dominante rurale. En raison de ses faibles densités de population, le département ne dispose que d'une seule ligne régulière. En revanche les services à la demande sont bien représentés avec une offre sur l'ensemble du territoire (voir carte réseau).

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2013/2014	DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE (SAD)	2013/2014
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	2	Nombre de lignes	14
Nombre de lignes	1	Nombre total de communes desservies	80
Kilométrage annuel (en milliers)	40	Fréquentation (en milliers)	<i>données manquantes</i>
POLITIQUE CONTRACTUELLE		ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	
Exploitation du réseau en marché public		Communes ou groupements de communes	14
Nombre de contrats	1	Nombre	30
Durée moyenne des contrats	7	Part subventionnée par le CD (%)	30
Nombre de transporteurs	1	Part subventionnée par le CR (%)	<i>aucun</i>
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES			
Unique / prix en € du titre unitaire	oui / 2		



Carte du réseau des transports à la demande



3. Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	4500	Inscription et paiement par internet	
Nombre de lignes scolaires	245	Gestion des inscriptions et des paiements	
Kilométrage annuel (en millier)	4500	Effectuée en interne au département et/ou via les AO2	
Coût annuel moyen pour un élève fréquentant les circuits scolaires (TTC)	1400	Date limite d'inscription	10-15 octobre
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (TTC)	1400	Inscription possible en cours d'année	oui
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Validation du dossier par les établissements	non
Age minimum de prise en charge des élèves (ans)	3	Participation financière à la charge du CD (%)	90
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	3	Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles	oui
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Selon un critère du niveau de scolarité	
Exploitation du réseau en marché public		Selon le niveau de ressources de la famille	
Nombre de contrats	245	Selon le nombre d'enfant par famille	
Durée maximum des contrats	7	Elèves non-ayant droit (interne non lozérien)	abonnement auprès des transporteurs
Nombre de transporteurs	50	Allocations de transports versées aux familles	
ORGANISATEURS DELEGUES DE TRANSPORTS SCOLAIRES (AO2) POUR LES SERVICES SUBVENTIONNES AU MOINS PARTIELLEMENT PAR LE CD		Allocation basée sur le nombre d'aller/retour par année scolaire pour les élèves non desservis par les transports et à plus de 3 km de leur établissement ou d'un point d'arrêt	0,2 €/km
Communes, groupement de communes ou syndicats mixtes	1	Bénéfice de la tarification scolaire départementale pour les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un même PTU	non
MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)		Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	non
Pour les élèves	non / non		
Pour les étudiants et/ou apprentis	non / non		
Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	R / G		
Pour les personnes âgées	non / non		
Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	non / non		
Pour d'autres profils	non / non		

4. Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2013/2014	LES POINTS D'ARRETS	2013/2014
Nombre total de véhicules	210	Nombre total de points d'arrêts physiques sur le réseau	2000
dont nombre de véhicules accessibles aux PMR	0	dont lignes régulières	200
dont nombre de véhicules de moins de 10 places	117	dont circuits scolaires uniquement (SATPS), y compris doublage	1800
Age moyen du parc (ans)	7	dont service à la demande (SAD)	Données manquantes
Age maximum des véhicules (ans)		Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	A la charge des communes
Pour les lignes régulières	18	LES ABRIS BUS	
Pour les circuits scolaires	18	Nombre total d'abris bus	Données manquantes
Propriété du matériel roulant	Exploitant	Prise en charge de l'équipement par	
L'INTERMODALITE		Le Conseil Départemental	seulement quelques-uns
Pas d'intégration tarifaire		Communes ou groupements de communes	oui
Pas de système billettique interopérable		Part subventionnés par le CD	aucun

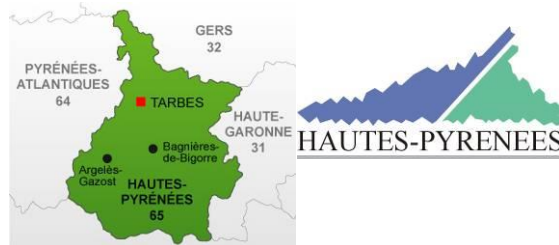
5. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

POLITIQUE CONTRACTUELLE	2013/2014	MODALITE DE PRISE EN CHARGE	2013/2014
Exploitation en marché à bon de commande multi-attributaire		Nombre d'élèves handicapés subventionnés	50
Date de la première contractualisation	2011	Nombre d'élèves pris en charge par taxi	La majorité
Evolution du nombre de transporteurs	non	Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	aucun
Impact positif sur le budget	non, légère augmentation	Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	Très peu
Difficulté pour imposer aux familles un transporteur	oui	Indemnité kilométrique forfaitaire	0,2 €/km
Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Service Transport	Nombre de transporteurs	données manquantes
Nom et coordonnées du chef de service	Guy Salençon	Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	400
SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)		Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	8000
Réalisation et vote du SDA?	oui		
Année ou date d'approbation du SDA	27/06/2011		
AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)			
Elaboration d'un Ad'AP?	oui		
Année ou date prévisionnelle d'approbation	11-sept-15		

6. Equipements divers

GESTION DE L'INFORMATION	2013/2014	Gestion des services de transports scolaires	
Page internet dédiés au transport		Utilisation d'un logiciel de cartographie	oui
GESTION INTERNE		Nom du logiciel	Arcgis
Nom du logiciel ou progiciel	Pegase	Fond de plan utilisé (orthophoto, IGN type scann 25...)	tout
Etablissement des fiches horaires	non	Echelle utilisé	5000ème
Suivi d'activité du réseau	oui	Impression des fiches horaires par le département	
Calcul du paiement	oui	Subvention d'action dans le PTU	oui
Date de première utilisation du progiciel	depuis sa création		

Département des Hautes-Pyrénées



Adresse : 11, rue Gaston Manent - BP 1324 - 65013
TARBES Cedex 9

Téléphone / Fax : 05 62 56 78 65 / 05 62 56 78 66

Président : Hermeline Malherbe

Site internet : <http://www.cg65.fr>

Site internet dédié aux transports : <http://www.transports-maligne.fr/>

Référent transport : Pierre Garrot

Mail/Téléphone : pierre.garrot@cg65.fr / 05 62 56 72 02

POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013
Population légale départementale (Source Insee)	237440
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>	96184
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>	141256
Superficie du département (km ²)	4464
<i>dont superficie dans PTU</i>	169,7
<i>dont superficie hors PTU</i>	4294,3
Population scolarisée (source Education Nationale)	37354
Densité (hab/km ²)	53
<i>densité dans PTU</i>	567
<i>densité hors PTU</i>	33
<i>densité population scolarisée</i>	8

NOM DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	NOMBRE DE COMMUNES
- LE GRAND TARBES	15
- VILLE DE LOURDES	1

1. Organisation interne du service des transports du conseil départemental

La direction des transports est composée de 13 agents répartis sur 3 pôles :

- Un pôle accueil qui gère les inscriptions aux transports
- 2 pôles transports scolaires et transports interurbains

Le contrôle des services de transports est externalisé. 2 contrôleurs réalisent 500 contrôles tous les deux ans.

En 2014, le budget du département était de 368,3 millions d'euros et le budget des transports de 12,8 millions d'euros, soit 3,5 % du budget départemental.

2. Organisation des transports interurbains



DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2013/2014
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	214
Nombre de lignes	4
Kilométrage annuel (en milliers)	730
POLITIQUE CONTRACTUELLE	
Exploitation du réseau en marché public à bons de commande	
Nombre de contrats	4
Durée moyenne des contrats	7
Nombre de transporteurs	2
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES	
Prix en € du titre unitaire	2 €

Ci-dessus : Carte du réseau Maligne

3. Organisation des services à la demande

DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE (SAD)	2013/2014	ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	2013/2014
Nombre de lignes	8	Le Conseil Départemental	oui
Nombre total de communes desservies	115	Des organisateurs secondaires : communes ou groupements de communes	oui
Fréquentation (en milliers)	13	Nombre	8
		Part subventionnée par le CD (%)	30 à 35% Si centrale de réservation
		Part subventionnée par le CR (%)	35 à 45%

4. Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	9890	Système de gestion mis en place pour l'inscription des élèves	Inscription + paiement par internet
Nombre de lignes scolaires	350	Gestion des inscriptions et des paiements	
Kilométrage annuel (en millier)	2500	Effectuée en interne au département et/ou via les AO2	oui
Coût annuel moyen pour un élève fréquentant les circuits scolaires (TTC)	900	Date limite d'inscription	12-août-15
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (TTC)	900	Inscription possible en cours d'année (Au prorata/trimestre, tout trimestre consommé est dû)	Avec majoration de 50% si non-respect de la carte scolaire où inscription après le 12 août
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Validation du dossier par les établissements	non
Age minimum de prise en charge des élèves	3 ans (sauf présence d'un accompagnateur)	Participation financière à la charge du CD (%)	90
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	zone rurale 2km, zone urbaine 4km	Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles	
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Selon le niveau de ressources de la famille	Oui
Marché public à bons de commande		Montant de la participation	de 30 à 120 €
Nombre de contrats	152	Elèves payants (non-ayant droit/ non-subventionnable)	
Durée maximum des contrats	5	Participation forfaitaire en fonction du quotient familial	120 € pour QF inférieur à 700/mois, 180 € pour QF 701-900, 240 € pour QF supérieur à 900
Nombre de transporteurs	90	Allocations de transports versées aux familles	
ORGANISATEURS DELEGUES DE TRANSPORTS SCOLAIRES (AO2) POUR LES SERVICES SUBVENTIONNES AU MOINS PARTIELLEMENT PAR LE CD		Allocation forfaitaire et kilométrique	
Communes, groupement de communes ou syndicats mixtes	oui le syndicat intercommunal des transports scolaires de Vic-en-Bigorre	5 tranches allant de plus de 4km à au dessus de 40km entre domicile et établissement avec des montants de 100 € jusqu'à 420 €	
Nombre	68 communes		
MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)		Bénéfice de la tarification scolaire départementale pour les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un même PTU	non
Pour les élèves	R		
Pour les étudiants et/ou apprentis	R		
Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	G	Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	oui
Pour les personnes âgées	non	Part des circuits scolaires ouverts (%)	100
Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	non		
Pour d'autres profils	R		

5. Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2013/2014	L'INTERMODALITE	2013/2014
Nombre total de véhicules	316	Possibilité d'emprunter les lignes d'un réseau urbain avec un titre départemental	Oui, pour certaines ligne urbaines
dont nombre de véhicules Lignes Scolaires	300	Existence de mesures d'intégration tarifaire avec la région	oui
dont nombre de véhicules Lignes régulières	16	Par la mise en place d'une tarification intermodale	non
dont nombre de véhicules de moins de 10 places	80	Par la mise en place d'une tarification intégrée	oui
Age moyen du parc (ans)	Véhicules de moins de 9 places 6ans, 10-23 places 10ans, 24-49places 7ans, 50 places et+ 13 ans	Existence de mesures d'intégration tarifaire avec une ou plusieurs AOTU	oui
Age maximum des véhicules (ans)		Par la mise en place d'une tarification intermodale	non
Pour les lignes régulières	12	Par la mise en place d'une tarification intégrée	oui
Pour les circuits scolaires	21	Nombre d'AOTU concernées	3
LES POINTS D'ARRÊTS		Existence d'un système billettique interopérable	oui
Nombre total de points d'arrêts physiques sur le réseau	2400	Avec la région	non
dont lignes régulières	130	Avec une ou plusieurs AOTU	oui
Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	les communes	Nombre d'AOTU concernées	3
Limitation du nombre d'arrêts par commune	non		
Nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt	5		
LES ABRIS BUS			
Prise en charge de l'équipement par	les communes		

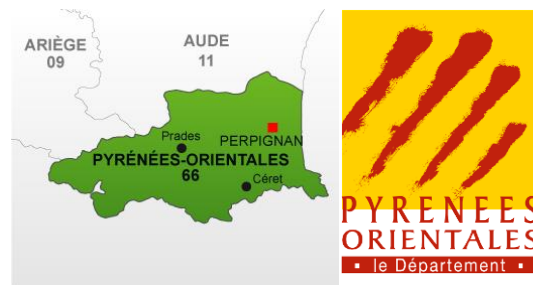
6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

POLITIQUE CONTRACTUELLE	2013/2014	MODALITE DE PRISE EN CHARGE	2013/2014
Exploitation en marché à bon de commande multi-attributaire		Nombre d'élèves handicapés subventionnés	97
Date de la première contractualisation	2000	Nombre d'élèves pris en charge par taxi	90
Impact positif sur le budget	pas d'impact significatif	Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	aucun
Difficulté pour imposer aux familles un transporteur	rarement	Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	7
Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Service transport et la direction de la solidarité	Indemnité kilométrique forfaitaire	Barème frais réels de l'administration fiscale
Nom et coordonnées du chef de service	Alain VERGÉ	Nombre de transporteurs	données manquantes
SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)		Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	415
Réalisation et vote du SDA?	non	Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	4200
AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)			
Elaboration d'un Ad'AP?	oui		
Année ou date prévisionnelle d'approbation	septembre 2015		

7. Equipements divers

SYSTÈME BILLETIQUE	2013/2014	GESTION INTERNE	2013/2014
Type NFC, papier thermique		Logiciel ou Progiciel utilisé	Pegase
Pris en charge par le CD	oui, par le syndicat mixte des transports	Etablissement des fiches horaires	oui
GESTION DE L'INFORMATION		Suivi d'activité du réseau	oui
Réseau équipé d'une centrale d'information	Maîtrise d'ouvrage CD	Calcul du paiement	oui
Diffusion de l'information sur l'offre de transport proposée par le CD		Date de première utilisation du progiciel	2005
Site internet dédiés au transport	http://www.transports-maligne.fr/	Gestion des services de transports scolaires	
		Utilisation d'un logiciel de cartographie	Webroute
		Impression des fiches horaires	
		Par le département	Imprimerie du département

Département des Pyrénées-Orientales



Adresse : Direction des Déplacements et de l'Eco-Mobilité - 30, rue Pierre Bretonneau - 66009 PERPIGNAN

Téléphone / Fax : 04 68 80 80 80 / 04 68 53 63 30

Site internet : <http://www.ledepartement66.fr/>

Site dédié aux transports : <http://bus1euro.cg66.fr/>

Président : Hermeline Malherbe

Référent transport : Thibault Leclercq

Mail : thibault.leclercq@cg66.fr

POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013
Population légale départementale (Source Insee)	461282
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>	270382
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>	190900
Superficie du département (km ²)	4116
<i>dont superficie dans PTU</i>	675,4
<i>dont superficie hors PTU</i>	3440,7
Population scolarisée (source Education Nationale)	79328
Densité (hab/km ²)	112
<i>densité dans PTU</i>	400
<i>densité hors PTU</i>	55
<i>densité population scolarisée</i>	19

NOM DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	NOMBRE DE COMMUNES
- PERPIGNAN MEDITERRANEE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION	36
- COMMUNE D'ARGELES-SUR-MER	1

1. Organisation interne du service des transports du conseil départemental du Lot

La direction des transports est composée de 40 agents répartis sur deux services :

- Un service technique avec un pôle service voyageur, un pôle service scolaire, un pôle point d'arrêt/contrôle et un pôle gare routière
- Un service administratif avec un pôle relation usager et un pôle comptabilité et finances

La direction des transports compte deux contrôleurs de services et médiation qui effectuent des contrôles quotidiennement. Le contrôle des titres est à la charge des entreprises.

En 2015, le budget du département est de 626,5 millions d'euros et le budget des transports de 27,3 millions d'euros, soit 4,4% du budget départemental.

Les lignes scolaires et régulières sont gérées avec un marché commun.

2. Organisation des transports interurbains

Les lignes régulières sont adaptées en fonction des pics de fréquentation et notamment de la saison estivale de tourisme sur le littoral ou en montagne (4 à 5 lignes), et en hiver vers les stations de skis (1 à 2 lignes). La carte du réseau est une carte interactive disponible depuis le site bus1euro.cg66.fr/.

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2013/2014	POLITIQUE CONTRACTUELLE	2013/2014
Nom du réseau interurbain	Bus à 1 euro	Exploitation du réseau en marché public ordinaire	7 lots
Carte du réseau	carte interactive	Exploitation du réseau en régie	1 contrat
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	1400	Durée moyenne des contrats	4 ans
Nombre de lignes	50	Nombre de transporteurs	5
Kilométrage annuel (en milliers)	3789	PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES	
		Prix en € du titre unitaire	1 €

3. Organisation des services à la demande

DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE	2013/2014	ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	2013/2014
Nombre de lignes	100	Le Conseil Départemental	
Nombre total de communes desservies	150 (100% des communes situées dans des écarts)	Le CD gère le réseau de TAD et le transport adapté (TAD porte à porte), il dispose d'une centrale d'appel	
Fréquentation (en milliers)	4,7		

4. Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	13500	Système de gestion mis en place pour l'inscription des élèves	Inscription + paiement par internet
Nombre de lignes scolaires	400	Gestion des inscriptions et des paiements	
Kilométrage annuel (en millier)	3870	Effectuée en interne au département et/ou via les AO2	oui
Coût annuel moyen pour un élève fréquentant les circuits scolaires (HT)	985	Date limite d'inscription	31-juil-15
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (HT)	985	Inscription possible en cours d'année	oui
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Validation du dossier par les établissements	non
Age minimum de prise en charge des élèves (ans)	3	Participation financière à la charge du CD (%)	90
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	3 km en zone rurale, 5 km en zone urbaine	Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles	Participation forfaitaire
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Montant de la participation	80 euros pour collèges et lycée
Exploitation du réseau en marché public ordinaire	7 lots		
Exploitation du réseau en régie ou Société publique locale	1 contrat	Elèves payants (non-ayant droit)	Titre voyageur, 80 €
Nombre de contrats	8		
Durée maximum des contrats	4	Allocations de transports versées aux familles	
Nombre de transporteurs	5	Allocation forfaitaire	0,40 €/km
MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)			
Pour les élèves	non / G		
Pour les étudiants et/ou apprentis	R / non		
Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	non / non	Bénéfice de la tarification scolaire départementale pour les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un même PTU	non
Pour les personnes âgées	non / non		
Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	non / G	Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	oui
Pour d'autres profils	non / non	Part des circuits scolaires ouverts (%)	100

5. Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2013/2014	LES POINTS D'ARRETS	2013/2014
Nombre total de véhicules	520	Nombre total de points d'arrêts physiques sur le réseau	850
dont nombre de véhicules accessibles aux PMR	90	dont lignes régulières	450
Age moyen du parc (ans)	5	dont circuits scolaires uniquement (SATPS), y compris doublage	400
Age maximum des véhicules (ans)		Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	Gestionnaire de voirie
Pour les lignes régulières	10	En zone agglomérée	Commune
Pour les circuits scolaires	10	Hors agglomération	Conseil départemental
Propriété du matériel roulant :		Limitation du nombre d'arrêts par commune	non
Propriété / part du Conseil Départemental	36	Nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt	1, 2 si extension
Propriété / part des exploitants	64		
LES ABRIS BUS			
Nombre total d'abris bus	inconnu		
	Les communes (considéré comme mobilier urbain)	Part des points d'arrêts accessibles sur l'ensemble des points d'arrêts du réseau	moins de 10%
Prise en charge de l'équipement par			

6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

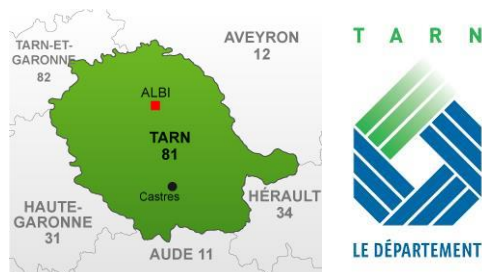
SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)	2013/2014	MODALITE DE PRISE EN CHARGE	2013/2014
Réalisation et vote du SDA?	oui	Nombre d'élèves handicapés subventionnés	360
Date d'approbation du SDA	02/02/2010	Nombre d'élèves pris en charge par taxi	310
Part des points d'arrêts que le SDA prévoit de mettre en accessibilité	100	Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	0
AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)		Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	50
Elaboration d'un Ad'AP?	non	Calcul de l'indemnité kilométrique en fonction du type de véhicule	barème fiscal+domicile/école+certificat de présence
Mise en place d'un service de transport de substitution?	oui, réseau de TAD avec porte à porte	Nombre de transporteurs	2
POLITIQUE CONTRACTUELLE	2013/2014	Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	1900
Exploitation en marché public		Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	5200
Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Service des transports		
Nom et coordonnées du chef de service	Aurélia Perrin		

7. Equipements divers

SYSTÈME BILLETIQUE	2013/2014	GESTION INTERNE	2013/2014
Réseau équipé d'un système billettique	type papier, thermique	Logiciel ou Progiciel utilisé	Pegase
GESTION DE L'INFORMATION		Etablissement des fiches horaires	oui
Réseau équipé d'une centrale d'information?	oui, maîtrise d'ouvrage CD	Suivi d'activité du réseau	oui
Diffusion de l'information sur l'offre de transport proposée par le CD		Calcul du paiement	non, en attente de la 3ème version
Site ou page internet dédiés au transport	oui, et calculateur d'itinéraire	Date de première utilisation du progiciel	depuis l'origine
Application mobile spécifique CD	oui	Impression des fiches horaires	Par le département

Département du Tarn

Adresse : Hôtel du Département - 35, Lices Georges Pompidou - 81013 ALBI Cedex 9
Téléphone : 05 63 45 64 64
Site internet : <http://www.tarn.fr>
Site dédiés aux transports interurbains : <http://tarnbus.tarn.fr>
Site dédiés aux transports scolaires : <http://www.federteep.org/>
Président : Thierry Carcenac
Référent transport : Jean-Franck Cornac
Mai/Téléphone : jean-franck.cornac@tarn.fr / 05 63 45 64 80



POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013
Population légale départementale (Source Insee)	389581
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>	180045
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>	209536
Superficie du département (km²)	5757,9
<i>dont superficie dans PTU</i>	684,9
<i>dont superficie hors PTU</i>	5073
Population scolarisée (source Education Nationale)	65019
Densité (hab/km²)	68
<i>densité dans PTU</i>	263
<i>densité hors PTU</i>	41
<i>densité population scolarisée</i>	11

NOM DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	NOMBRE DE COMMUNES
- COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE L'ALBIGEOIS	17
- COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CASTRES-MAZAMET	16
- COMMUNE DE GALLIAC	1

1. Organisation interne du service des transports du conseil départemental

Le service des Transports du Tarn est composé de 8 agents : 2 agents s'occupent des transports scolaires, les 6 autres sont répartis sur la réalisation des schémas, sur l'aménagement des points d'arrêts, les PDU et les lignes régulières.

Le département dispose de 5 contrôleurs gérés par un opérateur (3 contrôleurs sur les lignes scolaires, 2 contrôleurs sur les lignes régulières), pour un volume de 250-300 contrôles de services par an (environ un tiers des services de lignes scolaires) et des contrôles quotidiens sur les lignes régulières. En 2015, le budget du département est de 464,1 millions d'euros, et le budget transport de 22,83 millions d'euros, soit 4,9% du budget du département.

2. Organisation des transports interurbains

Horaires & Plan du réseau



DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2013/2014
Fréquentation "commerciale" sur les services réguliers (en milliers)	842
Nombre de lignes	22
Kilométrage annuel (en milliers)	5000
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES	
Unique / prix en € du titre unitaire	2 €
POLITIQUE CONTRACTUELLE	
Exploitation du réseau en Société publique locale	
Durée moyenne du contrat	1
Nombre de transporteurs	6

Ci-dessus : Carte du réseau Tarnbus

3. Organisation des services à la demande

DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE (SAD)	2013/2014	ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	2013/2014
Nombre total de communes desservies	120	Communes ou groupements de communes	11
Fréquentation (en milliers)	6	Part subventionnée par le CD (%)	50
		Part subventionnée par le CR (%)	30

4. Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	16000	Système de gestion mis en place pour l'inscription des élèves	Inscription en ligne
Nombre de lignes scolaires	354	Gestion des inscriptions et des paiements	
Kilométrage annuel (en millier)	2800	Effectuée en interne au département et/ou via les AO2	
Coût annuel moyen pour un élève fréquentant les circuits scolaires (HT)	1162	Date limite d'inscription	avant le 14 juillet 2014
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (HT)	947	Inscription possible en cours d'année	oui
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Participation financière à la charge du CD (%)	75
Age minimum de prise en charge des élèves (ans)	3	Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles	
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	3 km en zone rurale, 5 km en zone urbaine	Participation forfaitaire	80 €
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Elèves payants (non-ayant droit)	Tarif commercial, interdit pour les lignes scolaires
Exploitation du réseau en marché public ordinaire			
Nombre de contrats	21		
Durée maximum des contrats	7		
Nombre de transporteurs	12	Allocations de transports versées aux familles	
ORGANISATEURS DELEGUES DE TRANSPORTS SCOLAIRES (AO2) POUR LES SERVICES SUBVENTIONNES AU MOINS PARTIELLEMENT PAR LE CD		Allocation forfaitaire et kilométrique. Pour un demi-pensionnaire 4 tranches : de 3-5km, 6-10km, 11-15km et 16km et+ avec un forfait allant de 105 à 240 €, Pour un interne 11-30km, 31-50km, 51-100km et 100km et+ avec forfait allant de 50 à 120 €	
Associations	Federteep		
MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)		Bénéfice de la tarification scolaire départementale pour les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un même PTU	non
Pour les élèves	non		
Pour les étudiants et/ou apprentis	non	Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	oui
Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	R / G	Part des circuits scolaires ouverts (%)	10
Pour les personnes âgées	non		
Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	non		
Pour d'autres profils	non		

5. Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2013/2014	L'INTERMODALITE	2013/2014
Nombre total de véhicules (SRO + SATPS + SAD)	565	Possibilité d'emprunter les lignes d'un réseau urbain avec un titre départemental	Non, pour aucune ligne urbaine
Age moyen du parc (ans)	8,5 pour les gros gabarits, 7 pour les intermédiaires, 4 pour les véhicules légers	Existence de mesures d'intégration tarifaire avec la région	Par la mise en place d'une tarification intégrée
Pour les lignes régulières	17	Existence de mesures d'intégration tarifaire avec une ou plusieurs AOTU	Par la mise en place d'une tarification intermodale et intégrée
Pour les circuits scolaires	17	Nombre d'AOTU concernées	2
Propriété du matériel roulant	Exploitants	Existence d'un système billettique interopérable	oui, Région et Haute-Garonne
LES POINTS D'ARRETS		LES ABRIS BUS	
Nombre total de points d'arrêts physiques sur le réseau	7700	Prise en charge de l'équipement par	
dont lignes régulières	700	Le Conseil Départemental	oui pour les lignes régulières, ligne scolaire au cas par cas (abribus différent)
dont circuits scolaires uniquement (SATPS), y compris doublage	7000	Nom de la société d'entretien et de maintenance	Signaux girod
Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	Aménagé par le CD, au cas par cas pour les subventions		
Limitation du nombre d'arrêts par commune	non		
Nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt	5		
Part des points d'arrêts accessibles sur l'ensemble des points d'arrêts du réseau	10		

6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)	2013/2014	MODALITE DE PRISE EN CHARGE	2013/2014
Réalisation et vote du SDA?	non	Nombre d'élèves handicapés subventionnés	130
AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)			
Elaboration d'un Ad'AP?	oui	Nombre d'élèves pris en charge par taxi	7
Année ou date prévisionnelle d'approbation	juin-16	Nombre d'élève bénéficiant de la carte transport gratuite	120, services spéciaux élèves scolaires handicapés (CLIS et ULIS)
Mise en place d'un service de transport de substitution?	non	Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	5
POLITIQUE CONTRACTUELLE	2013/2014		
Exploitation en Société publique locale		Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	500
Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	2 services, le service enseignement allocation et une AO2	Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	4100

7. Equipements divers

SYSTÈME BILLETIQUE		GESTION INTERNE	
Réseau équipé d'un système billettique	Sans contact	Logiciel ou Progiciel utilisé	oui
GESTION DE L'INFORMATION		Nom du Progiciel	Pegase
Diffusion de l'information sur l'offre de transport proposée par le CD		Suivi d'activité du réseau	Scolaire seulement
Site ou page internet dédiés au transport	oui	Calcul du paiement	oui
Application mobile spécifique CD	oui	Gestion des services de transports scolaires	
Système d'information multimodale	oui (région)	Utilisation d'un logiciel de cartographie	oui
AUTRE		Nom du logiciel	Cartopegase
Impression des fiches horaires par la SPL		Fond de plan utilisé (ortophoto, IGN type scann 25...)	Imagis scann 25

Département du Tarn et Garonne

Adresse : Courregelongue - 100 - Boulevard Hubert Gouze - 82013
 MONTAUBAN
 Téléphone / Fax : 05 63 92 60 60 / 05 63 63 00 75
 Site internet : <http://www.ledepartement.fr/>
 Président : Christian Astruc
 Référent transport : Françoise Dirat
 Mail/Téléphone : francoise.dirat@cg82.fr / 05 63 92 60 73



POPULATION, SUPERFICIE ET DENSITE	2013
Population légale départementale (Source Insee)	251042
<i>dont population dans PTU au 31/12</i>	71426
<i>dont population hors PTU au 31/12</i>	179616
Superficie du département (km ²)	3718,3
<i>dont superficie dans PTU</i>	238,2
<i>dont superficie hors PTU</i>	3480,1
Population scolarisée (source Education Nationale)	47067
Densité (hab/km ²)	68
<i>densité dans PTU</i>	300
<i>densité hors PTU</i>	52
<i>densité population scolarisée</i>	13

1. Organisation interne du service des transports du conseil départemental

Le service des Transports du Tarn et Garonne est composé de 14 agents : 1 Directeur, 1 Directeur adjoint, 4 contrôleurs, 2 agents itinérants (entretien des arrêts et abris bus), 1 administrateur Pegase, 2 secrétaires, 2 instructeurs administratifs et 1 personne à l'accueil.

Le département dispose de 4 contrôleurs, pour un volume de 400 contrôles par an (année scolaire 2013/2014) sur 300 services. En 2015, le budget du département est de 323 millions d'euros, et le budget transport de 13,5 millions d'euros, soit 4,2% du budget du département.

2. Organisation des transports interurbains et des services à la demande

La carte du réseau de lignes régulières et scolaires est disponible sur le site du département, elle est interactive et affiche une seule ligne à la fois. A noter que les lignes régulières sont à vocation scolaires et transportent très peu d'usagers commerciaux (0,7% sur l'ensemble des usagers).

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS INTERURBAINS	2013/2014	DONNEES RELATIVES AUX SERVICES A LA DEMANDE (SAD)	2013/2014
Nombre de lignes	44 (31 en 2015)	Nombre de lignes	20
Kilométrage annuel (en milliers)	3500 (Sro+Satps)	Nombre total de communes desservies	50
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Fréquentation (en milliers)	3
Exploitation du réseau en marché public à bons de commande		ORGANISATION DES SERVICES A LA DEMANDE	
Nombre de contrats	44	Communes ou groupements de communes	6
Durée moyenne des contrats	7 ans pour transporteurs avec véhicule de moins de 3 ans, 4 ans au-delà	Part subventionnée par le CD (%)	40
Nombre de transporteurs	7	Part subventionnée par le CR (%)	30 à 45
PRINCIPE TARIFAIRE SUR LES LIGNES REGULIERES	2013/2014		
Kilométrique	oui + forfaitaire suivant les transporteurs		

3. Organisation des transports scolaires

DONNEES RELATIVES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014	CARACTERISTIQUES ET MODALITES D'INSCRIPTION AUX TRANSPORTS SCOLAIRES	2013/2014
Nombre total d'élèves subventionnés par le département	14710	Système de gestion mis en place pour l'inscription des élèves	Inscription par internet
Nombre de lignes scolaires	248		
Kilométrage annuel (en millier)	3500	Gestion des inscriptions et des paiements	
Coût annuel moyen pour un élève fréquentant les circuits scolaires (TTC)	858	Effectuée en interne au département et/ou via les AO2	oui
Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (TTC)	858	Date limite d'inscription	14-juil-15
PRISES EN CHARGE DES ELEVES		Inscription possible en cours d'année	oui
Age minimum de prise en charge des élèves (ans)	3	Validation du dossier par les établissements	non
Distance minimum de prise en charge (en kilomètre)	0,5km pour le 1er degré, 3km pour les autres	Participation financière à la charge du CD (%)	85
POLITIQUE CONTRACTUELLE		Participation financière ou frais de dossier à la charge des familles	92 € pour les demi-pensionnaires, 46 € pour les internes
Exploitation du réseau en marché public à bons de commande			
Nombre de contrats	247	Elèves payants (non-ayant droit)	tarif commercial
Durée maximum des contrats	4 ou 7 ans		
Nombre de transporteurs	31		
MISE EN PLACE DE TARIFICATION SPECIALES PAR LE CD (R : réduction / G : gratuité)		Allocations de transports versées aux familles	
Pour les élèves	non / non	Allocation kilométrique	0,08 €/km pour des points de montée/descente supérieurs à 3km, 0,04 €/km pour élèves hors département ou empruntant SNCF, 20 A/R pour trajets supérieurs à 300km
Pour les étudiants et/ou apprentis	non / non	Bénéfice de la tarification scolaire départementale pour les élèves scolarisés et domiciliés à l'intérieur d'un même PTU	non
Pour les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA	G		
Pour les personnes âgées	non / non	Ouverture des SATPS à d'autres profils d'usagers que les seuls scolaires ?	étudiants domiciliés en Tarn et Garonne
Pour les PMR et/ou leurs accompagnateurs	R / non	Part des circuits scolaires ouverts (%)	100
Pour d'autres profils	R / non		

4. Les caractéristiques des réseaux

LE PARC DE VEHICULES	2013/2014	LES POINTS D'ARRETS	2013/2014
Nombre total de véhicules	375	Nombre total de points d'arrêts physiques sur le réseau	400 signalés
Age moyen du parc (ans)	88% -de 3 ans	Prise en charge de l'aménagement des points d'arrêts	100% par le département
Age maximum des véhicules (ans)		Nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt	5
Pour les lignes régulières	17	LES ABRIS BUS	
Pour les circuits scolaires	17	Nombre total d'abris bus	?
Propriété du matériel roulant	Exploitants	Prise en charge de l'équipement par	
		Le Conseil Départemental	oui, pour l'installation
		Communes ou groupements de communes	pour renouvellement ou aménagement spécifique
		Part subventionnés par le CD	50%

5. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés/ Schéma directeur et accessibilité

MODALITE DE PRISE EN CHARGE	2013/2014	AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (Ad'AP)	
Nombre d'élèves handicapés subventionnés	130	Elaboration d'un Ad'AP?	oui
Nombre d'élèves pris en charge par taxi	120	Année ou date prévisionnelle d'approbation	janv-16
Nombre d'élèves bénéficiant des indemnités kilométriques	10	Mise en place d'un service de transport de substitution?	oui
Calcul de l'indemnité kilométrique en fonction du type de véhicule		POLITIQUE CONTRACTUELLE	2013/2014
<i>En fonction du type de véhicule</i>	Selon l'arrêté des indemnités kilométriques MDPH	Exploitation en marché public	oui, à bon de commande multi-attributaire
Nombre de transporteurs	40	Date de la première contractualisation	2010
Dépenses annuelles pour les transports spécialisés pour les élèves handicapés (en milliers d'euros)	650	Evolution du nombre de transporteurs	plus
Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour élèves handicapés	4500	Impact positif sur le budget	non
SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)	2013/2014	Difficulté pour imposer aux familles un transporteur	non
Réalisation et vote du SDA?	oui	Transport des élèves handicapés (quel service le gère?)	Service des Transports
Date d'approbation du SDA	2011	Nom et coordonnées du chef de service	Mme Loraun

6. Equipements divers

GESTION INTERNE	2013/2014	Gestion des services de transports scolaires	
Page internet dédiés au transport		Utilisation d'un logiciel de cartographie	oui, CartoPegase
Nom du progiciel utilisé	Pegase	Impression des fiches horaires	Par le département
Etablissement des fiches horaires	oui		
Suivi d'activité du réseau	oui		
Calcul du paiement	oui		
Date de première utilisation du progiciel	2005		

BIBLIOGRAPHIE

Documents consultés au sein de la Direction des Transports du Conseil Départemental de la Haute-Garonne :

Sur les transports interurbains

- Conseil d'Administration de la Régie Départemental des Transports de la Haute-Garonne du 18 mai 2015
- Cahier des charges de la Régie Départemental des Transports de la Haute-Garonne
- Suivi des marchés 2010/2015 des lignes régulières
- Organisation cible du réseau Arc-en-ciel à l'horizon 2020
- 10 mesures pour améliorer le réseau interurbain « Arc-en-ciel », novembre 2014
- Rapport annuel sur le Schéma Départemental des Transports Collectifs. Bilan 2010-2015 et programmation 2015-2020, séance du 28 janvier 2015
- Marchés de prestation de services, réseau Arc-en-ciel, Exploitation de lignes régulières de transport de voyageurs, période 2010-2015
- Marchés de prestation de services, réseau Arc-en-ciel, Exploitation de lignes régulières de transport de voyageurs, période 2015-2020

Sur les transports scolaires

- Statistique sur les circuits scolaires, septembre 2014
- Règlement Départemental des Transports scolaires
- Bilan de la procédure d'appel d'offres ouvert relative à la passation de marchés publics de transport scolaire (programme 2013)

Sur les transports interurbains et scolaires

- Analyse statistique sur le « Nombre d'usagers par ligne par titre de transport » de 2012 à 2014
- Analyse statistique sur le « Nombre d'usagers par ligne par tranche horaire » de 2012 à 2014
- Analyse statistique sur le « Nombre d'usagers par ligne et par mois » de 2012 à 2014
- Fréquentation scolaire et commerciale pour 2013-2014
- Les chiffres clés Transports, avril 2015

Sur les Transports à la Demande (TAD) :

- Bilan d'activité 2014 sur la gratuité des transports
- Bilan des contrôles sur la qualité des services des lignes régulières du 1^{er} septembre 2014 au jeudi 26 mars 2015
- Le Transport à la demande en Haute-Garonne, décembre 2012
- Powerpoint sur Les Transports à la Demande en Haute-Garonne présenté en octobre 2013 et extrait du Schéma Départemental des Transports Collectifs
- Bilan d'activité TAD en 2013

Sur l'Accessibilité :

- Bilan 2015 du Schéma Directeur d'Accessibilité des transports et choix des orientations pour le prochain Agenda d'Accessibilité Programmée
- Programme d'action 2010-2015 sur le SDA et l'Ad'AP
- Guide sur les conseils et les procédures à suivre sur les Travaux de mise en accessibilité des arrêts d'autocars dans les communes du département de la Haute-Garonne

Ouvrages

Economie des transports urbains, François Mirabel, Mathias Reymond, Collection Repères, Editions La Découverte, Paris, 2013 (115 pages)

Transport collectif urbains de voyageurs 1, Evolution, techniques et organisation, Gérard Guyon, Collection Transport et Logistique du CNAM, Editions Celse, Paris, 2000 (141 pages)

Transports collectif interurbain de voyageurs, Approche terrestre, Brice Duthion, Béatrice Gelbmann-Ziv, Gérard Guyon, Collection Transport et Logistique du CNAM, Editions Celse, Paris, 2000 (121 pages)

Transports publics et avenir des zones rurales, Programme développement rural, Transdev, Caisse des dépôts et consignations, La Documentation Française, Paris, 1998 (150 pages)

Ressources papiers

Annuaire statistique sur les Transports collectifs départementaux, évolution 2008-2013, Cerema

Annuaire National des Transports Publics 2013-2014, Gart

Le transport collectif départemental 2006-2009, Collection Essentiel, Certu, février 2012

Indemnités aux familles en l'absence de transports scolaires : obligation ou non, Agir, 12 mars 2013

Schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport régional, Midi-Pyrénées, 2009

Proposition d'arbitrage sur le financement des transports scolaires entre la communauté d'agglomération de Castres Mazamet et le Conseil Général du Tarn, Chambre régionale des comptes de Midi-Pyrénées, janvier 2015

Convention de Transfert de Compétence Transport entre le Département des Vosges et la Communauté d'Agglomération d'Epinal, accusé de réception – Ministère de l'Intérieur, 16 décembre 2013

Les perspectives du transport interurbain de personnes, Rapprocher les citoyens, 18^{ème} Symposium International sur l'économie des transports et la politique, Forum International des Transports, Madrid, 2009

La demande de transport interurbain et les trafics à l'horizon 2030, Commissariat Général au Développement Durable, Etudes et Documents, n°71, Octobre 2012

Revue

Bus&Car Transport de voyageurs, L'essor inexorable du transport à la demande, n°977, 29 mai au 12 juin 2015

Transports scolaires, Educatifs&culturels, n°180, janvier 2013

Sites consultés et téléchargements

Insee

<http://www.insee.fr/fr/>

Site Légifrance : Code des transports, Code de l'éducation, LOTI

<http://www.legifrance.gouv.fr/>

Sur la réforme

<http://www.mobilicites.com/011-3941-Les-regions-auront-competence-sur-les-transports-scolaires.html>

Certu

<http://www.certu-catalogue.fr/>

Transdev

<http://www.transdev.com/fr/>

Coopérative de conseil en mobilité, iter

<http://www.iternet.org/>

Sur le numérique dans les transports :

<http://15marches.fr/mobilites>

<http://www.ubitransports.com/>

<http://www.airweb.eu/>

Groupement des autorités responsables des transports

<https://www.gart.org/>

Association AGIR

<http://www.agir-transport.org/>

Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public

<http://www.anateep.fr/anateep/lanateep.html>

Assemblée Nationale

<http://www.assemblee-nationale.fr/>

Sénat

<http://www.senat.fr/>

Bottin administratif des communes et intercommunalités

<http://www.bottin-administratif.fr/>

Wikipédia

<https://fr.wikipedia.org>

Midi-Pyrénées

<http://www.midipyrenees.fr>

Tisséo

<http://www.tisseo.fr>

Sur la grande région

<http://www.48info.fr/actualite-1759-nouvelle-france-des-regions-le-languedoc-roussillon-fusionne-avec-region-midi-pyrenees-quelques-pistes-pour-mieux-comprendre.html>

<http://www.pss-archi.eu/forum/viewtopic.php?id=33849>

Sur le transport des élèves et étudiants handicapés

<http://www.droitausavoir.asso.fr/>

<http://vos-droits.apf.asso.fr/media/00/00/1981742009.pdf>

<http://www.giaa.org/Le-transport-des-eleves-et.html>

<http://www.ladepeche.fr/article/2002/09/10/409325-autonomia-rompt-l-isolement.html>

<http://www.ulyссе-transport.fr/html/ulyссе-transport.php>

Ariège

Site du département : <http://www.ariège.fr/>
http://www.ariègenews.com/ariège/debats_opinions/2015/85464/conseil-general-de-l-ariège-un-budget-et-des-rapports-beaucoup-de-rapp.html

Aude

Site internet : <http://www.aude.fr/>

Aveyron

Site internet : <http://aveyron.fr/>
Site dédié aux transports : <http://transports.aveyron.fr/>

Gard

Site internet : <http://www.gard.fr/>
Site dédié aux transports : <http://www.edgard-transport.fr/>

Haute-Garonne

Site internet : <http://www.haute-garonne.fr/>

Gers

Site internet : <http://www.cg32.fr/>

Hérault

Site internet : <http://www.herault.fr/>
Site internet dédié aux transports : <http://www.herault-transport.fr/>

Lot

Site internet : <http://www.lot.fr/>

Lozère

Site internet : <http://www.lozere.fr/>

Hautes-Pyrénées

Site du département : <http://www.cg65.fr/>
Site internet dédié aux transports : <http://www.transports-maligne.fr/>
Syndicat Intercommunal des Transports Scolaires de Vic-en-Bigorre
<http://sitsvic.fr/presentation/>
<http://www.mairie-vic-bigorre.fr/en/information-detail/33565/transports-scolaires>
<http://www.lascazeres.fr/vieduvillage/services/transport-a-la-demande/>

Pyrénées-Orientales

Site internet : <http://www.ledepartement66.fr/>
Site dédié aux transports : <http://bus1euro.cg66.fr/>

Tarn

Site internet : <http://www.tarn.fr/>
Site dédiés aux transports interurbains : <http://tarnbus.tarn.fr>
Site dédiés aux transports scolaires : <http://www.federteep.org/>
<http://www.grand-albigeois.fr/620-titres-de-transport-et-carte-pastel.htm>

Tarn et Garonne

Site internet : <http://www.ledepartement.fr/>

TABLE DES SIGLES

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité programmée	SPL : Société Publique Local
AO : Autorité Organisatrice	SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité du Territoire
AO2 : Autorité Organisatrice de second rang	SRO : Service Routier Ordinaire (ligne régulière)
AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité	SRU : Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain
AOT : Autorité Organisatrice des Transports	TAD : Transport à la Demande
AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains	TTC : Toute Taxe Comprise
A/R : Aller / Retour	TCAM : Taux de Croissance Annuel Moyen
CD : Conseil Départemental	TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée
CGDD : Commissariat Général au Développement Durable	ULIS ou UPI : Unité Pédagogique d'Intégration
CDAPH : Commission des Droits de l'Autonomie des Personnes Handicapées	VL : Véhicules Légers
CLIS : Classe pour l'Inclusion Scolaire	
DSP : Délégation de Service Public	
HT : Hors-taxi	
LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs	
L-R/M-P : Languedoc-Roussillon / Midi-Pyrénées	
MAPAM ou MAPTAM : Loi sur la Modernisation de l'Action Publique des Territoires et de l’Affirmation des Métropoles	
MDPH : Maison Départementale des Personnes Handicapées	
MODEV : Modèle de transport national géographique multimodal	
PDU : Plan de Déplacement Urbain	
PMR : Personne à Mobilité Réduite	
PTU : Périmètre des Transports Urbains	
QF : Quotient Familial	
RD : Route Départementale	
SAD : Service à la Demande	
SATPS : Service à Titre Principal Scolaire (ligne scolaire)	
SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité	
SIM : Système d'Information Multimodal	
SMTCH : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Hérault	
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer français	
SPIC : Service Public Industriel et Commercial	

LISTE DES FIGURES

<i>Fig. n°1 Population municipale au 1^{er} janvier 2012 et évolution annuelle entre 2007 et 2012</i>	12
<i>Fig. n°2 Evolution de la population régionale entre 2002 et 2030</i>	13
<i>Fig. n°3 Evolution de la demande régionale de transport de voyageurs entre 2009 et 2030</i>	14
<i>Fig. n°4 Population, superficie et densité du territoire d'étude</i>	15
<i>Fg. n°5 Densité d'habitants par kilomètre carré en 2013</i>	16
<i>Fig. n°6 Population et budgets primitifs en 2015</i>	21
<i>Fig. n°7 Population et budgets départementaux en 2015</i>	21
<i>Fig. n°8 Part du budget transport sur le budget du département en 2015</i>	22
<i>Fig. n°9 Nombre d'agents et nombre de contrôleurs</i>	23
<i>Fig. n°10 Organisation des transports interurbains en 2013-2014</i>	24
<i>Fig. n°11 Nombre de lignes et fréquentation « commerciale » sur l'année 2013-2014</i>	25
<i>Fig. n°12 Organisation des services à la demande en 2013-2014</i>	30
<i>Fig. n°13 Taux de couverture du TAD par département</i>	31
<i>Fig. n°14 Organisation des transports scolaires en 2013-2014</i>	34
<i>Fig. n°15 Nombre d'élèves subventionnés par les départements en 2013-2014</i>	35
<i>Fig. n°16 Coût annuel moyen d'un élève subventionné par le département (TTC)</i>	37
<i>Fig. n°17 Age et distance minimum de prise en charge des élèves</i>	38
<i>Fig. n°18 Mode d'exploitation du réseau de lignes scolaires en 2013-2014</i>	39
<i>Fig. n°19 Organisateur délégué des transports scolaires</i>	41
<i>Fig. n°20 Date limite d'inscription aux transports scolaires pour la rentrée 2015-2016</i>	42
<i>Fig. n°21 Participation financière pour l'inscription aux transports scolaires 2015-2016</i>	43
<i>Fig. n°22 Les points d'arrêts</i>	44
<i>Fig. n°23 Nombre minimum d'élèves demandeurs pour la création d'un point d'arrêt</i>	46
<i>Fig. n°24 Age moyen du parc de véhicules par département</i>	48
<i>Fig. n°25 L'Intermodalité</i>	50
<i>Fig. n°26 Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés</i>	51
<i>Fig. n°27 Coût annuel moyen d'un élève sur les transports spécialisés pour les élèves handicapés</i>	52
<i>Fig. n°28 Prise en charge des élèves et étudiants handicapés</i>	53
<i>Fig. n°29 Rapport entre le nombre d'élèves et étudiants handicapés bénéficiant d'indemnités kilométriques et le coût annuel moyen</i>	54
<i>Fig. n°30 Schéma directeur et accessibilité</i>	57
<i>Fig. n°31 Gestion de l'information et système billettique</i>	59
<i>Fig. n°32 Gestion Interne</i>	60

TABLE DES MATIERES

Sommaire	4
Introduction	5
I. Eléments structurants de l'organisation politique et territoriale des services de transports scolaires et interurbains	7
1. Cadre législatif et réglementaire	8
1. 1. Le transport dans les départements, une compétence issue de la décentralisation	8
1. 1. 1. La loi d'Orientation des Transports Intérieur (LOTI)	8
1. 1. 2. Transports urbains et non urbains	8
1. 1. 3. Les compétences respectives des diverses collectivités	9
1. 2. Organisation et exploitation des transports collectifs	9
1. 2. 1. Organisation	9
1. 2. 3. Exploitation	10
1. 3. La loi NOTRe promulguée le 7 août 2015 transfère la compétence des transports routiers non urbains des départements aux régions	11
2. Territoire d'étude et enjeux socio-spatiaux	12
2. 1. Une grande région première terre d'accueil de la métropole	12
2. 2. Une évolution de la population et de la demande transport plus forte dans les régions du sud	13
2. 3. Population, superficie et densité du territoire d'étude	15
2. 3. 1. Population	15
2. 3. 2. Superficie et densité	16
2. 3. 3. Tendances démographiques	17
3. Le financement et les bénéficiaires des services de transports scolaires et interurbains : une multitude d'acteurs	18
II. Synthèse sur l'organisation des services de transports interurbains et scolaires départementaux sur les 13 départements de la grande région Languedoc-Roussillon / Midi-Pyrénées	20
1. Organisation interne des services de transports des départements	21
1. 1. Budget des départements	21
1. 2. Nombre d'agents et nombre de contrôleurs	23
2. Organisation des transports interurbains	24
2. 1. Le développement des réseaux interurbains	25
2. 1. 1. Les réseaux interurbains peu développés ou à vocation scolaire	26
2. 1. 2. Les réseaux interurbains moyennement développés	26
2. 1. 3. Les réseaux interurbains développés	27
2. 1. 4. Les réseaux interurbains bien développés	28

3. Organisation des services de transport à la demande (TAD)	30
3. 1. Données relatives aux services à la demande	31
3. 2. Organisation des services à la demande	32
3. 3. Cas particuliers : l'exemple des Pyrénées-Orientales	33
4. Organisation des transports scolaires	34
4. 1. Principales caractéristiques de l'organisation des transports scolaires départementaux	34
4. 1. 1. Les données relatives aux transports scolaires	35
4. 1. 2. La prise en charge des élèves	38
4. 1. 3. La politique contractuelle	39
4. 2. Organisateur délégué des transports scolaires	41
4. 3. Caractéristiques et modalités d'inscription aux transports scolaires	42
4. 3. 1. Système de gestion mis en place pour l'inscription des élèves	42
4. 3. 2. Participation financière pour l'inscription aux transports scolaires et ouverture des lignes scolaire à d'autres usagers	43
5. Les caractéristiques du réseau	44
5. 1. La prise en charge des points d'arrêts	44
5. 2. La prise en charge des Abribus	47
5. 3. Le Parc de véhicule	48
5. 4. L'Intermodalité	50
6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés	51
6. 1. Dépenses annuelles pour les transports spécialisés et nombre d'élèves et étudiants handicapés	52
6. 2. Les modalités de prises en charge des élèves et étudiants handicapés	54
6. 3. La politique contractuelle	56
7. Schéma Directeur d'Accessibilité et Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP)	57
8. Equipements divers	59
8. 1. Gestion de l'information et système billettique	59
8. 2. Gestion interne	60
III. Points de vigilances dans la perspective du transfert à la région	62
1. Une grande région marquée par des profils de départements très contrastés	63
2. Les transports interurbains	63
3. Les services de transport à la demande	64
4. Les transports scolaires	65
5. Les caractéristiques des réseaux et équipements divers	66
6. Prise en charge des élèves scolaires et étudiants handicapés	67

7. Schéma Directeur d'Accessibilité et Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP)	68
Conclusion	69
Annexes	71
Fiches synthétiques	71
<i>Département de l'Ariège</i>	72
<i>Département de l'Aude</i>	75
<i>Département de l'Aveyron</i>	79
<i>Département du Gard</i>	82
<i>Département de la Haute-Garonne</i>	86
<i>Département du Gers</i>	90
<i>Département de l'Hérault</i>	93
<i>Département du Lot</i>	97
<i>Département de la Lozère</i>	100
<i>Département des Hautes-Pyrénées</i>	103
<i>Département des Pyrénées-Orientales</i>	107
<i>Département du Tarn</i>	111
<i>Département du Tarn et Garonne</i>	115
Bibliographie	118
Table des sigles	122
Liste des figures	123
Table des matières	124