



HAL
open science

Transport scolaire et mutations territoriales : cas de La Rochelle

Elsa Pencilé

► **To cite this version:**

Elsa Pencilé. Transport scolaire et mutations territoriales : cas de La Rochelle. Gestion et management. 2016. dumas-01905185

HAL Id: dumas-01905185

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01905185>

Submitted on 4 Dec 2018

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.



TRAVAIL DE FIN D'ETUDES

Organisme d'accueil :

Transdev Urbain La Rochelle



Sujet du T.F.E :

Transport scolaire et mutations territoriales

Cas de La Rochelle

Auteur : **PENCOLE Elsa**

Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat

Promotion 61

VA : Transport

Master Transports Urbains et Régionaux de
Personnes

Promotion 24

Année 2015/2016

Jury :

Président de Jury : **Patrick BONNEL**

Expert : **Expert LAET**

Tuteur entreprise : **André LITVIAK**

Date de soutenance : **2 septembre 2016**

Notice analytique

	NOM	PRENOM	
AUTEUR	PENCOLE	Elsa	
TITRE	Transport scolaire et mutations territoriales – Cas de La Rochelle		
	ORGANISME D'AFFILIATION ET LOCALISATION	NOM PRENOM	
MAITRE DE TFE	Transdev Urbain La Rochelle	André LITVIAK	
COLLATION	Nbre de pages du rapport 71	Nbre d'annexes (Nbre de pages) 14	Nbre de réf. biblio. 23
MOTS CLES	Transport scolaire – Réforme territoriale – Appel d'offre – Exploitant – Autorité organisatrice		
TERMES GEOGRAPHIQUES	France – Charente-Maritime – La Rochelle		
RESUME	<p>Le transport scolaire est un transport de proximité qui permet à des millions d'élèves chaque année d'aller à l'école. Les collectivités organisent les transports scolaires en fonction des caractéristiques de leur territoire. Il y a donc une multitude d'organisations du transport scolaire ce qui décourage le public de s'y intéresser davantage. Pourtant, le transport scolaire est un sujet d'actualité. Les différentes réformes territoriales ont impacté considérablement le transport scolaire. Le but de ce TFE est de trouver comment les acteurs peuvent réorganiser le transport scolaire dans un contexte de changement territorial (changement de territoire, changement d'autorité compétente, etc.). La problématique est travaillée à travers l'étude de cas de La Rochelle, et plus globalement de la Charente-Maritime. La réorganisation du transport scolaire sur ce territoire montre un exemple des conséquences des lois territoriales sur ce transport et les actions mises en place par un transporteur délégué.</p>		
ABSTRACT	<p>School transportation is transportation nearby that allows millions of students each year to go to school. Communities organize school transportation depending on the characteristics of their territory. So there are a multitude of organizations of school transport which discourages the public to become more involved. Nevertheless, school transportation is a hot topic. The various territorial reforms have significantly impacted school transportation. The purpose of the TFE is how the actors can reorganize school transportation in a context of territorial change (change of territory, change of authority, etc.). The problem is worked through the case study of La Rochelle, and more broadly of the Charente-Maritime. The reorganization of school transportation in this particular territory shows an example of the consequences of local laws on this transportation and shows actions implemented by a delegated operator.</p>		

Fiche bibliographique

<p>[Intitulé du diplôme] MASTER 2 PROFESSIONNEL TURP "TRANSPORTS URBAINS ET RÉGIONAUX DE PERSONNES"</p>		
<p>[Tutelles] - Université Lumière Lyon 2, Faculté de sciences économiques et de gestion - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)</p>		
<p>[Titre] Transport scolaire et mutations territoriales</p>		
<p>[Sous-titre] Cas de La Rochelle</p>		
<p>[Auteur] Pencil Elsa</p>		
<p>[Membres du Jury (nom et affiliation)] Président de Jury : Patrick BONNEL (ENTPE/LAET) Expert : Tuteur entreprise : André LITVIAK (Transdev)</p>		
<p>[Nom et adresse du lieu du stage] TRANSDEV URBAIN LA ROCHELLE 31 RUE RAMEAU, 17000 LA ROCHELLE</p>		
<p>[Résumé] Le transport scolaire est un transport de proximité qui permet à des millions d'élèves chaque année d'aller à l'école. Les collectivités organisent les transports scolaires en fonction des caractéristiques de leur territoire. Il y a donc une multitude d'organisations du transport scolaire ce qui décourage le public de s'y intéresser davantage. Pourtant, le transport scolaire est un sujet d'actualité. Les différentes réformes territoriales ont impacté considérablement le transport scolaire. Le but de ce TFE est de trouver comment les acteurs peuvent réorganiser le transport scolaire dans un contexte de changement territorial (changement de territoire, changement d'autorité compétente, etc.). La problématique est travaillée à travers l'étude de cas de La Rochelle, et plus globalement de la Charente-Maritime. La réorganisation du transport scolaire sur ce territoire montre un exemple des conséquences des lois territoriales sur ce transport et les actions mises en place par un transporteur délégataire.</p>		
<p>[Mots clés] Transport scolaire – Réforme territoriale – Appel d'offre – Exploitant – Autorité organisatrice</p>		<p>Diffusion : - papier : [oui/Non] - électronique : [oui/Non] (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au : 31/07/2017</p>
<p>[Date de publication] 12/08/2016</p>	<p>[Nombre de pages] 71</p>	<p>[Bibliographie (nombre)] 23</p>

Publication data form

[Entitled of Diploma] Post MSc in Urban and Regional Passenger Transport (TURP)		
[Supervision by authorities] - Université Lumière Lyon 2, Faculté de sciences économiques et de gestion - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] School transportation and territorial changes		
[Subtitle] La Rochelle case		
[Author] Pencolé Elsa		
[Members of the Jury (name and affiliation)] Chairman : Patrick BONNEL (ENTPE/LAET) Specialist : Company tutor : André LITVIAK		
[Place of training] TRANSDEV URBAIN LA ROCHELLE 31 RUE RAMEAU, 17000 LA ROCHELLE		
[Summary] School transportation is transportation nearby that allows millions of students each year to go to school. Communities organize school transportation depending on the characteristics of their territory. So there are a multitude of organizations of school transport which discourages the public to become more involved. Nevertheless, school transportation is a hot topic. The various territorial reforms have significantly impacted school transportation. The purpose of the TFE is how the actors can reorganize school transportation in a context of territorial change (change of territory, change of authority, etc.). The problem is worked through the case study of La Rochelle, and more broadly of the Charente-Maritime. The reorganization of school transportation in this particular territory shows an example of the consequences of local laws on this transportation and shows actions implemented by a delegated operator.		
[Key Words] School transportation – local law – tender – operator – an organizing authority	Distribution statement : - Paper : [yes /no] - Electronic : [yes /no] (* Scratch the useless mention) Declassification date : 07/31/2017	
[Publication date] 08/12/2016	[Nb of pages] 71	[Bibliography] 23

Remerciements

J'ai réalisé mon stage au sein de Transdev Urbain La Rochelle. Je tiens tout d'abord à remercier l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat et le master Transports Régionaux et Urbains de Personnes pour m'avoir donné l'opportunité de réaliser mon stage au sein de cet organisme.

Je remercie aussi Christophe Cabanne, directeur du dépôt de Transdev à La Rochelle de m'avoir accueilli.

Je tiens également à remercier André Litviak, mon maître de stage, qui m'a aidé dans mes recherches en me permettant de faire des entretiens avec des professionnels du sujet et qui a pris le temps de répondre à mes questions.

Enfin, je remercie chaleureusement tous les salariés du dépôt qui m'ont tous très bien accueilli et entouré durant ce stage. Je tiens particulièrement à remercier l'ensemble des conducteurs du dépôt qui m'ont soutenu jusqu'au bout et m'ont apporté une bonne humeur constante durant ce stage.

Sommaire

Notice analytique	1
Fiche bibliographique	2
Publication data form	3
Remerciements	4
Sommaire	5
Liste des illustrations	7
Liste des abréviations	8
Introduction	9
Chapitre I. Le transport scolaire : un service public de proximité	13
I.1) Données générales sur le transport scolaire	13
I.1.a) Définitions	13
I.1.b) Le transport scolaire, un service public	14
I.1.c) Le cadre législatif du transport scolaire	17
I.1.d) La Sécurité	19
I.2) Exemples de transports scolaires en Nouvelle Aquitaine	22
I.3) Les acteurs du transport scolaire et les contrats qui les lient	25
I.3.a) Le rôle de l'Etat	25
I.3.b) Le rôle de l'autorité organisatrice	25
I.3.c) Les différents modes de gestion	28
I.3.d) Les grands exploitants en France	30
Bilan	30
Chapitre II. Impact des mutations territoriales sur le transport scolaire	32
II.1) Deux lois à l'origine des mutations territoriales	32
II.1.a) La loi de Réforme des Collectivités Territoriales (RCT)	33
II.1.b) La loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe)	34
II.2) Impact des lois territoriales sur le transport scolaire dans la région ALPC	37
II.2.a) Transport scolaire en interurbain : avenir flou sur la gouvernance	37

II.2.b) Transport scolaire urbain : presque en marche (cas de La Rochelle)	43
Bilan	49
Chapitre III. Optimisation du réseau scolaire de La Rochelle	50
III.1) Présentation de l'appel d'offre urbain de La Rochelle	50
III.1.a) Contexte et objectifs de l'appel d'offre urbain	51
III.1.b) Présentation de mes missions	54
III.2) Première phase de travail : les collèges	55
III.2.a) Retard de l'appel d'offre : recherche documentaire	55
III.2.b) Méthodologie d'intégration des nouvelles lignes collèges	57
III.3) Deuxième phase de travail : les lycées	62
III.3.a) Diagnostic et objectifs de la desserte des lycées	63
III.3.b) Préparation à la stratégie sur la desserte des lycées	64
III.3.c) Intégration des lignes scolaires départementales	65
III.4) Innovation du transport scolaire	67
Bilan	70
Conclusion	71
Références bibliographiques	73
Webographie	74
Annexes	75

Liste des illustrations

<i>Carte 1 : Mise en valeur de la desserte des gares sur le réseau d'Arcachon (réseau Baia)</i>	22
<i>Carte 2 : Organisation du réseau de Villeneuve-sur-Lot (réseau Elios)</i>	23
<i>Carte 3 : Nouvelle région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes</i>	38
<i>Carte 4 : Densité démographique de la région ALPC</i>	39
<i>Carte 5 : Importance de l'agriculture dans la région ALPC</i>	40
<i>Carte 6 : Répartition du réseau entre les deux exploitants (réalisation personnelle)</i>	46
<i>Carte 7 : Extension de la CdA à 28 communes</i>	47
<i>Carte 8 : Localisation des collèges de la CdA (réalisation personnelle)</i>	56
<i>Carte 9 : Circuits réalisés et corrigés après la reconnaissance terrain</i>	60
<i>Carte 10 : Localisation des lycées de la CdA (réalisation personnelle)</i>	63
<i>Carte 11 : Itinéraire de la ligne 117</i>	66
<i>Figure 1 : Chronologie des mutations territoriales (réalisation personnelle)</i>	32
<i>Figure 2 : Chronologie de la réforme des territoires</i>	34
<i>Figure 3 : Chronologie de la CdA de La Rochelle (réalisation personnelle)</i>	44
<i>Figure 4 : Etapes de la procédure de choix d'un délégataire</i>	51
<i>Tableau 1 : Compétences de l'Etat dans les transports publics</i>	25
<i>Tableau 2 : Comparaison des différents contrats de transport</i>	28
<i>Tableau 3 : Comparaison des trois plus grands exploitants en France (réalisation personnelle)</i>	30
<i>Tableau 4 : Comparaison du niveau d'intercommunalité en Europe</i>	35
<i>Tableau 5 : Volonté d'actions de la CdA en fonction de ses objectifs</i>	52
<i>Tableau 6 : Distribution des lignes en fonction des collèges</i>	56
<i>Tableau 7 : Organisation des horaires dans les collèges de la CdA</i>	57
<i>Tableau 8 : Bilan de la restructuration des lignes scolaires</i>	61
<i>Image 1 : Extrait des comptages d'Ocecars</i>	58
<i>Image 2 : Extrait de la fiche de reconnaissance terrain réalisée</i>	60
<i>Image 3 : Extrait de la fiche de reconnaissance terrain réalisée</i>	60
<i>Image 4 : Extrait du tableau réalisé sur la fragmentation de la 117 et 129 (réalisation personnelle)</i>	67

Liste des abréviations

AO : Appel d'offre

CDA : Communauté d'Agglomération

CDCI : Commission départementale de coopération intercommunale

CDV : Communauté de Villes

CG : Conseil Général (ou Conseil Départemental)

DSP : Délégation de Service Public

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République

RAO : Réponse à l'appel d'offre

RCT : Réforme des Collectivités Territoriales

RPI : Regroupements Pédagogiques Intercommunaux

RTCR : Régie des Transports Communautaires Rochelais

SDCI : Schéma départemental de coopération intercommunale

SIVOM : Syndicat intercommunal à vocation multiple

SPA : Service Public Administratif

SPIC : Service Public à Intérêt Commercial

TAD : Transport à la Demande

TDU : TransDev Urbain

Introduction

Le transport des enfants de leur domicile jusqu'à leur établissement est un mode de transport récent. En effet, avant la 2^{ème} guerre mondiale, ce transport était marginal car le taux de scolarisation était faible et l'implantation des établissements scolaires était dense à tel point qu'il y avait une école par village. Ce principe d'implantation réduisait considérablement les déplacements scolaires. Le baby-boom qui a suivi la fin de la guerre a fait exploser les demandes en scolarité ce qui a amené les autorités compétentes à reconsidérer l'implantation des établissements de manière plus centralisée. Le décret de 1953 a permis la suppression des classes uniques¹, étape majeure pour centraliser la scolarité dans des établissements plus densément fréquentés. Il s'en est suivi une officialisation du transport scolaire avec la publication en 1959 du premier décret spécifique à ce transport².

Pourtant, aujourd'hui la majorité des personnes scolarisées empruntant un service de transport scolaire ne savent pas que ce service relève soit de la compétence de leur département (tout du moins jusqu'au 1^{er} janvier 2017) soit d'une autorité urbaine.

En effet, les premières lois de décentralisation en 1982 et la loi d'orientation sur les transports intérieurs (loi L.O.T.I) ont permis notamment de désigner le département comme l'échelon territorial ayant la compétence de l'organisation du transport scolaire sur son périmètre, et de désigner la commune (ou regroupement de communes, métropole, etc.) comme autorité organisatrice des transports sur son périmètre urbain. Le fait de choisir le département et l'échelon communal comme collectivités responsables du transport scolaire a abouti à une gestion de proximité tout en possédant une vision globale du transport public par l'étendue de son territoire. Cependant, faire de ces deux échelons territoriaux (départements et communes), les autorités compétentes du transport scolaire sur les territoires interurbain et urbain, n'a pas contribué à harmoniser le fonctionnement et l'organisation du transport scolaire en France. Au contraire, on observe une grande diversité d'exploitation du transport scolaire qui peut fortement varier d'un réseau à un autre.

En conclusion, cette diversité d'acteurs et d'organisation du transport scolaire rendent le sujet très complexe. Très peu de professionnels de la branche ont pu établir un diagnostic

¹ Décret n°53-818 du 4/09/1953 sur le transport des élèves et des écoliers

² Décret n°59-1135 du 28/09/1959 sur le transport des élèves et des écoliers

ou un bilan du transport scolaire en France à cause notamment de cette diversité propre à chaque département et chaque regroupement de communes. De ce fait, les cadres législatifs et réglementaires constituent des outils de références pour comprendre l'organisation des transports scolaires. Ce TFE doit s'affranchir alors d'une première difficulté qui est de dresser un portrait de ce transport spécifique à l'aide d'ouvrages très théoriques.

Le choix d'un sujet sur le transport scolaire n'est pas anodin. En effet, il est soumis depuis quelques années à de nombreux changements territoriaux et de gestion, qui en font aujourd'hui un enjeu majeur pour les acteurs du monde des transports. L'étude du cas de la ville de La Rochelle et plus largement du département de la Charente-Maritime permettra d'analyser finement l'origine de ces changements et les conséquences sur l'organisation des transports scolaires. Le contexte du début de mon TFE donne un exemple concret des conséquences des changements territoriaux, sur les acteurs du transport scolaire.

En effet, en avril 2016, la DSP de sa filiale de transport Ocecars arrivait à terme. Elle devait alors répondre à un appel d'offre lancé par le département. Cet appel d'offre permet au Conseil Général de déléguer l'exploitation des lignes départementales, qu'elles soient structurantes, scolaires ou encore organisées en transport à la demande. Suite à une décision de justice, la procédure de l'appel d'offre a été arrêtée. Cette interruption a fait ressurgir des inquiétudes de la part de l'autorité départementale et des transporteurs candidats. Ces inquiétudes proviennent notamment, du changement de gestion instaurée par la loi NOTRe du 7 août 2015 qui transfère les compétences en matière de transport scolaire du Département vers la Région à partir du 1^{er} janvier 2017. Ce transfert semble, encore aujourd'hui, sujet à de nombreuses interrogations car il n'y a pas de schéma légal imposé. Cela permettrait de définir précisément, les futurs attributs de la Région et du département ainsi que des relations qui pourraient être mises en place entre ces deux autorités afin de permettre une transition de pouvoir en douceur. Le choix de la Région comme autorité organisatrice est un changement historique dans l'organisation du transport scolaire. Ce TFE traite de ce sujet en expliquant l'origine de ce changement et tente de retranscrire l'avenir incertain du transport scolaire en interurbain.

A la même période (avril 2016), la filiale urbaine de Transdev à La Rochelle, se préparait à l'arrivée de l'appel d'offre lancée par la Communauté d'Agglomération de La Rochelle (CdA). Par cet appel d'offre, la CdA souhaite déléguer l'exploitation des lignes régulières, scolaire et du transport à la demande, sur les 2^{ème} et 3^{ème} couronnes de La Rochelle

(la 1^{ère} couronne étant directement exploitée par une régie). La particularité de cet appel d'offre est intimement liée au contexte territorial. Depuis le 1^{er} janvier 2014, la CdA s'est vue agrandir par l'arrivée de 10 nouvelles communes de 3^{ème} couronne. L'adaptation du réseau de transport à cette extension n'a pas encore été réalisée car elle dépend de la fin du contrat (qui arrive à terme en août 2017). L'un des objectifs majeurs de ce nouvel appel d'offre est donc l'intégration de ces 10 nouvelles communes dans le réseau de transports urbains de la CdA. Anciennement exploitées par le Conseil Général de la Charente-Maritime, les lignes scolaires de ces 10 communes vont donc être transférées sous l'autorité de la CdA. Cela n'est pas sans conséquence car ces lignes scolaires traversent des territoires qui ont pour principales caractéristiques d'être très faiblement peuplées, avec des périmètres très étendus. Autant de caractéristiques qui rendent ces lignes peu rentables pour l'autorité organisatrice et pour le transporteur qui en aura la charge. L'enjeu pour le transporteur candidat est de permettre cette intégration en réseau urbain tout en prenant en compte le caractère « interurbain » de ces lignes. La stratégie à mettre en place doit permettre une optimisation de ces lignes scolaires tout en assurant un niveau de service de qualité. C'est dans cette stratégie que s'inscrit ce TFE, à travers la recherche de différentes propositions pour atteindre ces objectifs.

Nous sommes donc confronté à une problématique que ce TFE va tâcher de résoudre :
Comment réorganiser le transport scolaire dans un contexte où les frontières et la gouvernance des différents échelons territoriaux sont en pleine mutation ?

C'est à travers l'étude de cas de La Rochelle et la réponse à l'appel d'offre urbain que ce TFE va tenter de répondre à cette question. Ce document a d'une part, un objectif scolaire, en présentant le travail accompli, la méthodologie employée pour répondre aux objectifs de l'entreprise d'accueil et pour analyser les différentes problématiques. D'autre part, il sert d'écrit professionnel, mettant en avant les missions réalisées pour Transdev Urbain La Rochelle dans le cadre de l'appel d'offre. Enfin ce TFE se veut être un support d'information synthétisant les caractéristiques et la législation du transport scolaire à destination des étudiants ou professionnels souhaitant maîtriser les bases de ce type de transport.

Le modèle de fonctionnement des transports scolaires a pour particularité d'être très disparate en fonction des territoires. Il faudra tout d'abord dresser la liste des caractéristiques propres au transport scolaire (Partie 1.) pour ensuite comprendre les enjeux et les conséquences des mutations territoriales sur ce transport (Partie 2). Enfin, pour faire face à ces changements, les acteurs doivent réfléchir à une réorganisation du transport scolaire tout

en permettant l'optimisation des réseaux actuels. Le cas de l'exploitant privé Transdev Urbain La Rochelle nous permet d'identifier des solutions possibles pour faire face à ces enjeux (Partie 3).

Chapitre I. Le transport scolaire : un service public de proximité

Cette première partie va permettre d'aborder le cadre législatif qui régit l'organisation du transport scolaire ainsi que les acteurs qui assurent son fonctionnement, leurs compétences et leurs responsabilités. Ce cadre théorique est illustré par des exemples concrets de la diversité que présente l'organisation du transport scolaire. Cette partie s'appuie principalement sur les textes de loi, des enquêtes réalisées sur les transports publics, des articles scientifiques sur le cadre légal des transports scolaires et un ouvrage synthétique complet sur le transport scolaire mais aujourd'hui dépassé par les grands changements règlementaires³.

I.1) Données générales sur le transport scolaire

I.1.a) Définitions

Comme expliqué précédemment, le transport scolaire se découvre principalement à partir de sa législation. Voici un extrait de la définition du transport scolaire par le Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer⁴ :

« Les transports scolaires sont des transports réguliers publics [...]. Les transports scolaires sont créés pour assurer à titre principal à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement et peuvent être ouverts à d'autres usagers [...]. Le transport public (ou en commun) de voyageurs est le transport de personnes à l'aide d'un véhicule qui est composé d'au moins 9 places assises (en comptant celle du conducteur). »

Cette définition permet de mettre en lumière l'origine de la diversité de fonctionnement des transports scolaires. Celui-ci est réalisé par un véhicule de type bus ou car qui permet la

³ DARMON Olivier. Le transport des scolaires. Paris : Imprimerie Chibrat, coll. « Cibles », août 2005. 348 p

⁴Site internet du Ministère, article daté du 14 mars 2012 (mis à jour le 24 avril 2012) : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-transports-scolaires,4105.html>

desserte des établissements scolaires sans restreindre ce service aux élèves. Un transport (ou service) régulier correspond à des dessertes régulières dans un milieu urbain ou extra-urbain⁵. Le transport scolaire se définit donc par son objectif spécifique et non par les usagers qu'il permet de déplacer : c'est un service de transports en commun effectué de manière régulière pour assurer la desserte des élèves jusqu'à leur établissement d'enseignement. Le type de véhicules utilisé dépend du territoire dans lequel est organisé ce transport. Le bus est exclusivement utilisé dans un Périmètre de Transport Urbain (PTU) qui impose notamment que la desserte soit composée d'arrêts avec un espacement maximum de 500 mètres et avec une fréquence ne variant que peu entre l'heure de pointe et l'heure creuse. Le car est lui utilisé plus couramment en interurbain (en dehors du PTU).

Il existe différents types de transport scolaire :

- En milieu urbain, les scolaires utilisent le plus souvent le réseau régulier mis en place dans l'agglomération. Ce dernier n'est donc pas spécifiquement dédié à la desserte des établissements scolaires. Une grande diversité d'organisation du transport scolaire existe en milieu urbain pour permettre la desserte de ces scolaires tout en assurant celle des autres usagers.
- En milieu interurbain, les scolaires utilisent des lignes qui ne sont pas forcément réservées à leur catégorie mais qui ont pour unique objectif de desservir les établissements.

Au sein d'un même territoire urbain (ou interurbain), il existe des organisations différentes qui permettent d'adapter l'offre aux besoins de ce territoire. Nous verrons plus en détail les différentes organisations du transport scolaire en prenant l'exemple des territoires urbains sur la Région Nouvelle Aquitaine.

1.1.b) Le transport scolaire, un service public

Un service public est une activité exercée directement par l'autorité publique (Etat, collectivité territoriale ou locale) ou sous son contrôle, dans le but de satisfaire un besoin d'intérêt général qui en est le critère principal. Pour justifier l'intérêt général des transports publics de voyageurs, il faut rappeler qu'il participe à la liberté fondamentale pour chacun de se déplacer. Ainsi la loi L.O.T.I précise que la politique de mobilité permet « *la desserte par*

⁵ L213-11 code de l'éducation et L3111-7 code des transports

au moins un service de transport remplissant une mission de service public, des territoires de faible densité démographique à partir des grands réseaux de transport »⁶. Mettre en place des transports en communs afin d'assurer cette desserte préleve donc de l'intérêt général. De plus, l'ensemble des services publics sont soumis aux « lois de Rolland » qui se composent de trois principes : l'égalité, la continuité du service public et la mutabilité. Pour expliciter ces principes dans le transport public de voyageurs, il faut tout d'abord comprendre les conditions de création, du maintien ou suppression des lignes de transport public.

En effet, certains services publics sont obligatoires dans le sens où l'autorité compétente (l'Etat ou ses échelons territoriaux) a la charge formelle de s'occuper de ce service. C'est le cas de l'implantation de collèges et de leur entretien pour l'autorité départementale ou encore la gestion des ordures ménagères pour l'échelon communal. Les autres services publics sont dits facultatifs car il n'est pas obligatoire de les créer ni de les maintenir. D'ailleurs, les transports publics de voyageurs à l'échelle locale sont dans cette catégorie. Ce qui n'est pas sans conséquence puisque la collectivité (autorité compétente du transport public de voyageurs) est seule à mesurer les besoins collectifs et à décider ou non s'il y a nécessité de créer un service public pour y répondre. Il lui appartient donc de même de décider la suppression ou non d'un service de transport public. Cela ne veut pas dire que les usagers n'ont aucun pouvoir face à la possibilité de voir leur réseau de transport en commun supprimé. Ils peuvent utiliser leur droit au fonctionnement normal des services publics existants et demander réparation du dommage causé en cas de défaillance.

Principe d'égalité

Ce principe concerne principalement les relations entre les usagers et le service public. Il pourrait être pensé que tous les usagers doivent être traités de la même manière entre eux quel que soit leur situation ou leurs besoins. Ce n'est pas le cas, la jurisprudence a intégré l'apparition des inégalités sociales, territoriales ou encore économiques qui peuvent influencer directement sur le traitement réservé à l'utilisateur concerné. C'est pourquoi une collectivité peut adapter le tarif d'un billet de bus en fonction des revenus d'un foyer. Cependant, ce principe d'égalité entre les usagers d'un service public est de rigueur lorsque ceux-ci sont dans des conditions identiques. Un élève qui va à un établissement en dehors de son secteur n'aura pas le même traitement tarifaire qu'un enfant qui va dans l'établissement de son secteur. Toutefois, il existe des sanctions (prévues par l'exploitant sous accord de l'autorité

⁶ L.O.T.I n°82-1153 du 30/12/1982 (art.3)

organisatrice) telle que l'exclusion temporaire, qui peuvent concerner des usagers « dont la présence serait susceptible de troubler le fonctionnement régulier dudit service »⁷

Principe de continuité

Le principe de continuité a été décrété comme un principe constitutionnel par le Conseil Constitutionnel en 1979. Il répond à la nécessité de satisfaire aux besoins d'intérêt général sans interruption. Concrètement, il a pour objectif de maintenir le fonctionnement normal d'un service public. Cela ne veut pas dire que le service public en question doit être maintenu de manière permanente. Comme évoqué précédemment, l'autorité compétente peut décider de supprimer un service public de transport de voyageurs si elle considère qu'il ne correspond plus aux besoins collectifs. Le principe de continuité semble mis à mal en cas de grève des conducteurs ou encadrants car le droit de grève est, comme le principe de continuité, de portée constitutionnelle. Pour que le principe de continuité puisse s'accommoder du principe de grève, il peut y avoir une clause dans les contrats de marchés publics ou de délégation de services publics qui impose une continuité d'un service minimal. La contradiction entre ces deux droits n'est pas réglée et peut avoir de lourdes conséquences lorsqu'il s'agit d'enfants, donc d'usagers peu autonomes face à l'absence même ponctuelle du transport scolaire.

Principe de mutabilité(ou d'adaptabilité)

Ce principe concerne davantage la qualité de service plutôt que sa continuité. Il permet de justifier la nécessité d'un service public à ne pas demeurer immobile face aux évolutions de la société et de ses besoins. Cela donne le droit à l'autorité compétente de modifier qualitativement ou quantitativement voire de supprimer, unilatéralement, un service public. Dans le domaine des transports scolaires, ce principe est largement utilisé puisque de nombreux facteurs donnent l'occasion de modifier ce service public. Par exemple, une modification de la carte scolaire, l'implantation ou la suppression d'établissements, baby-boom, etc. Ce principe de mutabilité peut permettre aussi à l'autorité compétente d'interrompre unilatéralement un contrat de délégation de service public si l'offre ne correspond plus du tout aux besoins existants lors de la signature du contrat. Cependant, elle ne peut le faire qu'avec une compensation donnée au délégataire à hauteur du préjudice causé. Le pouvoir que donne ce principe à l'autorité compétente n'est pas total puisque le juge a un pouvoir de contrôle sur ces modifications de service public au regard de l'intérêt général.

⁷ Art L2241-1 et -6 du Code des Transports

Qualification du service public des transports scolaires

En France, il existe deux types de services publics. Il y a le service public à caractère industriel et commercial (S.P.I.C) et le service public à caractère administratif (S.P.A). Le transport scolaire n'est pas spécifié dans l'une de ces deux catégories. En effet, il est présumé que tout service public est un S.P.A. Donc il est facile de penser que le transport scolaire soit un S.P.A. Pourtant, il suffit d'analyser l'objet du service public pour contrer cette présomption. En effet, si l'objet est analogue à une activité privée, si l'activité est financée en partie ou sur sa totalité par des usagers et si la gestion de son activité est comparable à celle du privé, alors ce service public n'est pas considéré comme un S.P.A mais comme un SPIC. C'est dans ce cadre qu'en règle générale, le transport scolaire est désigné comme un S.P.I.C car son objet est commercial. Les élèves payent un abonnement pour avoir accès au réseau, et le mode de fonctionnement est analogue aux services privés. Attention cependant, les transports scolaires à vocation scolaire (pour les activités extrascolaires) peuvent être gratuits pour les élèves. Dans ce cas spécifique, le transport scolaire est donc considéré comme un S.P.A et non comme un S.P.I.C.

I.1.c) Le cadre législatif du transport scolaire

Il n'y pas de code des Transports ce qui complexifie le cadre législatif du transport public de voyageurs. Cependant, plusieurs lois ont contribué à l'organisation des transports publics de voyageurs et donc des transports scolaires.

La loi d'orientation sur les transports intérieurs

La loi L.O.T.I a été promulguée le 30 décembre 1982. Elle représente entre autre, le socle juridique pour l'organisation des transports en commun terrestre en France.

Le chapitre 1 de la loi L.O.T.I permet d'attribuer aux services décentralisés, les collectivités, la compétence d'autorité organisatrice des transports publics de voyageurs : « *L'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes...* »⁸. Ainsi, la Région reçoit la compétence des liaisons routières interdépartementales, le Département devient l'autorité organisatrice des déplacements internes à son territoire, et l'échelon communal (communes, regroupement de communes, métropoles) celle des dessertes internes à son périmètre de Transport Urbain

⁸ Extrait de l'art.7-2

(P.T.U). La réforme territoriale du 16 décembre 2010 impacte considérablement sur cette répartition. Il sera alors intéressant de mettre en perspective les causes et les conséquences de la réforme sur ces acteurs dans une deuxième phase de rédaction.

L'article 7 de la loi L.O.T.I permet de contractualiser les relations entre l'autorité organisatrice et l'entreprise en charge de l'exploitation du transport de voyageurs : « *L'exécution du service est assurée, soit en régie par une personne publique, [...] soit par une entreprise ayant passé à cet effet, une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente* »⁹. La régie reste un cas minoritaire en France par rapport aux conventions passées avec une entreprise même s'il en existe quelques-unes telles que la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) à Paris, la Régie Ligne Azur (RLA) à Nice ou encore la Régie des Transports Communautaires de la Rochelle (RTCR) à La Rochelle.

Le chapitre 2 de la loi L.O.T.I définit le rôle de l'Etat dans la définition des conditions de travail d'un point de vue social et sécuritaire : « *l'Etat définit la réglementation sociale et veille à l'harmonisation des conditions de travail et d'emploi [...] ; il en contrôle l'application* »¹⁰.

Nous verrons plus en détail le rôle et les compétences de chacun de ses acteurs dans le bon fonctionnement du transport scolaire sur leur territoire.

Les lois de décentralisation

La décentralisation des services a été mise en place par trois lois promulguée en mars 1982, janvier puis juillet 1983. Elle permet le transfert des compétences de l'Etat vers les collectivités territoriales. Le transfert financier concernant spécifiquement le transport scolaire s'est fait par le biais d'une circulaire¹¹ précisant les modalités de ce transfert financier entre l'Etat et le Département. L'Etat supporte alors deux dépenses dans chacun des départements. En premier lieu, la dépense au titre des services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves et en deuxième lieu, la dépense au titre de déplacements des élèves sur des lignes régulières. Ces dépenses sont incluses dans la Dotation Générale d'Equipement (DGE) et la Dotation Générale de Décentralisation (DGD) que réalise l'Etat pour transférer de manière financière les services décentralisés aux collectivités.

⁹ Extrait de l'art.7. Il a été modifié par la loi 2000-1208 du 13/12/2000

¹⁰ Extrait de l'art.9. il a été modifié par la loi 2003-495 du 12/06/2003

¹¹ Circulaire du 10/05/1984, du Ministre des Transports, Charles Fiterman

Législation dans le transport scolaire

Comme évoqué précédemment, il n'existe pas de Code Unique sur les transports scolaires ce qui amène les professionnels du domaine à jongler avec les différents codes de l'appareil législatif soit 24 codes sur 50 en France.

Les principaux utilisés sont le Code Général des collectivités territoriales (définit l'action de l'autorité organisatrice), le Code des Marchés Publics (cadre le marché passé entre l'autorité compétente et l'exploitant), le Code de la Route appliqué aux transports en commun, et le Code de l'Education (qui comporte une rubrique consacrée aux transports scolaires).

I.1.d) La Sécurité

La Sécurité est un enjeu primordial dans le transport scolaire. En effet, le conducteur d'un bus ou d'un car scolaire doit suivre un itinéraire fixe avec des arrêts de montées et de dépose des scolaires. Cela implique de faire appel fermement à la sécurité, que le véhicule roule ou soit à l'arrêt, au moment de la montée ou de la descente des enfants. Pour que cette sécurité soit pratiquée de manière constante, plusieurs obligations sont soumises à l'exploitant, à ses conducteurs et aux véhicules.

La sécurité liée au Code de la Route

Le Code de la Route soumet les conducteurs aux règles générales de la conduite telles que le type de permis, la limitation de vitesse, l'usage d'alcool et de stupéfiants etc. Pour ce qui concerne le permis de conduire, il faut obligatoirement posséder le permis D pour conduire un véhicule de plus de 9 places assises (dont le conducteur). Pour exercer son travail, le conducteur doit réaliser une visite médicale d'aptitude à la conduite, renouvelée de manière régulière¹². Ce point est important car il est observé un vieillissement des conducteurs, presque un tiers des conducteurs d'autocars ont plus de 50 ans¹³. La limitation de vitesse est particulière en transport en commun. En agglomération, les limitations restent les mêmes que pour un permis B tandis qu'hors agglomération, la vitesse est limitée à 90 km/h¹⁴ voire 70 km/h pour les bus ou cars qui ont des passagers debout¹⁵ (dans ce cas, la limitation de vitesse est contraignante pour les permis D). Ce n'est donc pas le caractère scolaire qui agit sur la

¹² Art.R.221-10 du Code de la Route

¹³ Bilan social du TRV, MEEDDAT. 08/2008

¹⁴ Art.R.413-10 du Code de la Route

¹⁵ Révision de l'arrêté du 2/07/1982

limitation de vitesse mais plutôt le type de véhicules concerné. Cependant, les autorités compétentes peuvent décider d'imposer à l'exploitant une restriction de la limitation de vitesse peu importe le type de véhicules.

Les obligations sociales

La durée de conduite et de repos sont primordiales pour assurer la sécurité dans le transport scolaire car elle détermine la bonne condition physique du conducteur. Le règlement européen impose une conduite continue de maximum 4h30 avec une pause de 45 minutes. Le temps de travail effectif ne peut dépasser 10 heures par jour soit 44 heures en moyenne sur 12 semaines¹⁶. Un tableau synthétique est présenté en annexe 1 pour détailler le règlement européen et national à propos de la législation sociale. Les différentes formations pour les conducteurs de transports publics de voyageurs sont fondamentales dans l'amélioration de la sécurité car elles permettent de rendre responsable le conducteur de son métier (respect des règles, maîtrise de soi, adaptation à la catégorie d'usagers transportée, etc.). Deux groupes de formation est important dans le transport scolaire. Le premier est la formation professionnelle obligatoire¹⁷ des conducteurs qui comprend la formation initiale minimale des conducteurs (FIMO) et la formation continue obligatoire (FCO). Cette formation est ouverte à tous les conducteurs de transport en commun depuis 2007¹⁸. La FCO a pour objectif d'améliorer la conduite en termes de sécurité et de renouveler les connaissances des conducteurs sur la sécurité routière, environnementale, etc. C'est aussi l'occasion de prévenir des dangers liés aux addictions telles que l'alcool, problème renforcé dans le secteur du transport de voyageurs. Le taux d'alcoolémie est spécifique pour le transport de voyageurs (en bus ou en car) avec un taux strictement inférieur à 0.2g/L¹⁹. Pour contrôler le respect de cette limitation, il a été décidé d'équiper l'ensemble des autocars scolaires d'éthylotests anti-démarrage. Pour autant, il y a toujours un risque qu'un collègue sobre puisse souffler dans l'éthylotest à la place du conducteur concerné. Le deuxième groupe de formation concerne la formation spécifique aux transports d'enfants. En effet, les enfants représentent une catégorie particulière au regard de leurs conditions physiques (petite taille notamment) et de leurs comportements (agitation quasi-systématique le soir en rentrant de leurs cours). Cette formation permet de donner des clés aux conducteurs sur la psychologie à adopter auprès des

¹⁶ Christophe LEGRAS. La réglementation sociale des transports, Transdev. 15/10/2015

¹⁷ Loi n°98-69 du 6/02/1998

¹⁸ Décret 2007-1340 du 11/09/2007

¹⁹ Art.R.234-1 du Code de la Route

enfants afin de savoir comment réagir avec cette clientèle. Malheureusement, cette formation n'est pas obligatoire mais peut être introduite dans la FCO si l'exploitant en fait la demande.

Mesures sur les véhicules

La fabrication des bus ou des cars et leur entretien sont soumis à une réglementation particulièrement contraignante qui assure une sécurité optimale aux usagers transportés. Pour parfaire cette sécurité, des visites techniques sont réalisées régulièrement, tous les 6 mois au minimum, qui sont contrôlées avec un carnet d'entretien placé obligatoirement dans chaque véhicule. La sécurité provient aussi des équipements des véhicules scolaires.

Pictogramme et ceinture

L'utilisation d'un pictogramme transport d'enfants est obligatoire dans le cadre d'un transport en commun d'enfant (donc pas forcément scolaire). La ceinture de sécurité homologuée doit être portée par tout conducteur ou passager d'un véhicule à moteur tel qu'un car ou un bus. Le port de la ceinture est obligatoire dans les cars depuis le 1^{er} septembre 2015. Cependant, le cas d'un véhicule de transport en commun permet aux conducteurs de ne pas avoir à s'assurer que tous les passagers (même les mineurs) soient maintenus par une ceinture de sécurité. Par contre, l'information sur le port de la ceinture est obligatoire que ce soit via un pictogramme ou un panneau.

Le transport d'enfants debout

Dans les véhicules dédiés au transport en commun d'enfants, les enfants doivent être assis. Cela ne concerne pas forcément le transport scolaire sur le périmètre urbain. En effet, les autobus, dont l'aménagement le prévoit, peuvent circuler avec des passagers debout à l'intérieur des agglomérations. Rappelons qu'une agglomération est un espace sur lequel est groupé des immeubles bâtis rapprochés dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux²⁰. En dehors des agglomérations, l'autorité compétente définit les itinéraires empruntés. Il est donc possible de transporter des passagers debout dans le cas d'un prolongement des services publics hors agglomération sur une distance maximale de 5 km (7 kilomètres pour des cas particuliers).

²⁰ Code la route – Art R110-2

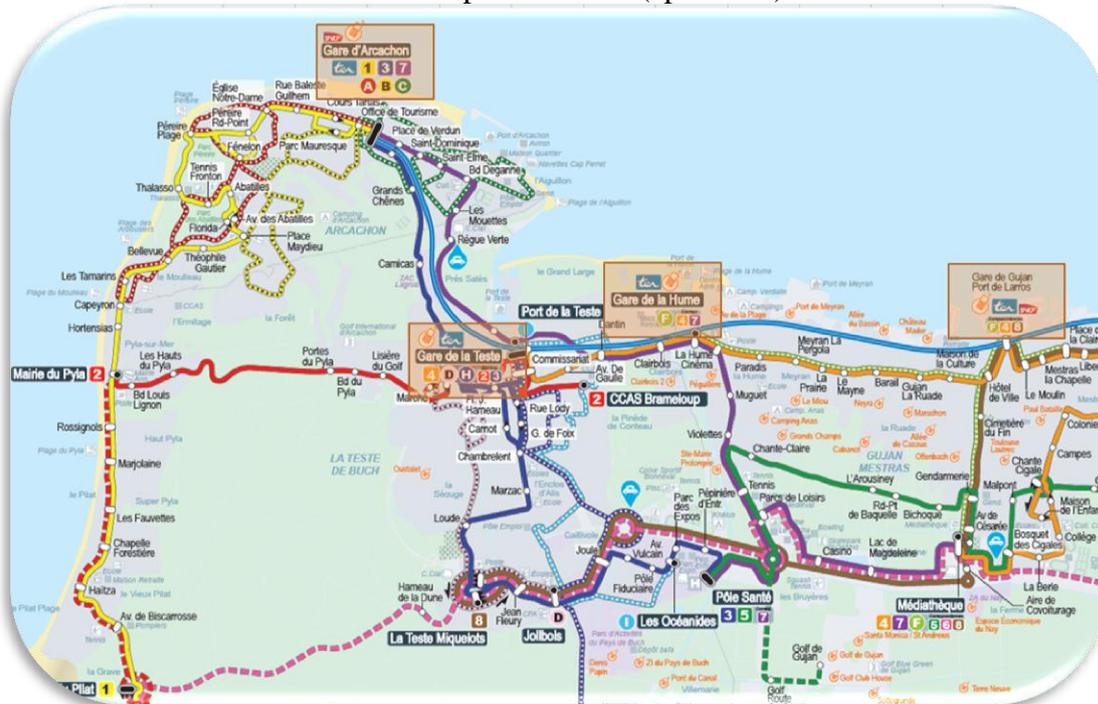
I.2) Exemples de transports scolaires en Nouvelle Aquitaine

Sur le périmètre de Transport Urbain, il y a deux possibilités de transporter des scolaires. Soit par les lignes régulières du réseau soit par des circuits entièrement dédiés au transport scolaire. Cette partie a été amplement enrichie par l'entretien réalisé avec Maxime Larondelle, directeur de Transdev Urbain Bassin d'Arcachon.

Cas 1 : Transport scolaire sur des lignes régulières

Ce cas est majoritairement représenté dans les villes à taille moyenne voir petite (taille qui correspond à la taille du réseau) car elles ne peuvent pas multiplier le nombre de lignes et que généralement, leur réseau est peu chargé.

Les scolaires sont captifs des transports en commun car dépourvus de voiture. Il faut donc adapter les horaires des lignes régulières ce qui n'est pas sans poser de problème. En effet, les lignes régulières ont pour objectif une desserte de masse afin de permettre des connexions entre les différents pôles générateurs de la ville (gares, zones d'emploi, etc.). Or l'adaptation des horaires de la ligne à ceux des établissements qui, souvent, ne correspondent pas aux horaires actifs notamment en heure de pointe le soir (après 17h).

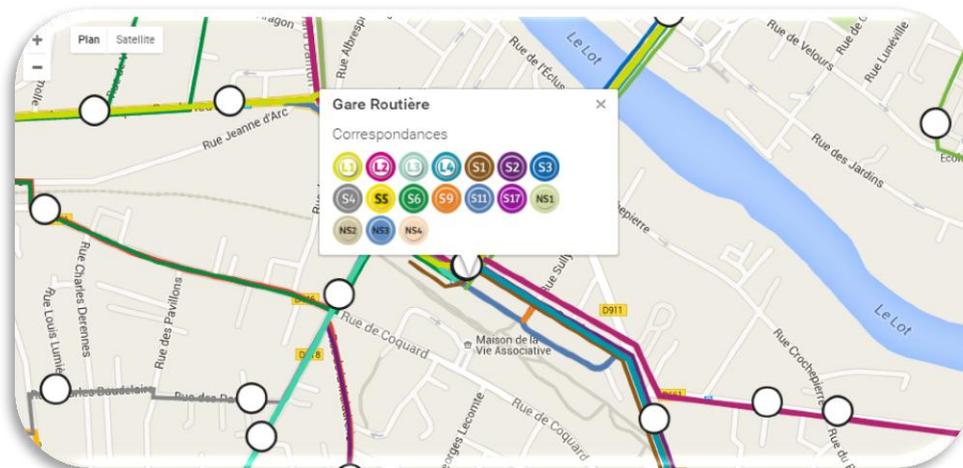


Carte 1 : Mise en valeur de la desserte des gares sur le réseau d'Arcachon (réseau Baia)

Cette cohabitation entre différentes clientèles ne pose aujourd'hui que très peu de problèmes (mise à part les heures de pointe) mais c'est un point de vigilance à ne surtout pas oublier. Les autorités organisatrices ont tendance à sous-estimer cette cohabitation car elle n'implique pas une surcharge de son réseau mais plutôt une bonne répartition des clients sur leur réseau. A Arcachon par exemple, le réseau de lignes régulières est organisé pour faire des connexions au niveau des gares notamment. La carte ci-dessus met en évidence les principaux nœuds qui se trouvent au niveau des gares. Cette répartition s'explique grâce à une partie non négligeable des actifs d'Arcachon qui utilisent le train pour aller travailler. Cependant, une grande partie des usagers sont des scolaires. Donc aux heures de pointe du soir par exemple, doit-on attendre la sortie des scolaires si ces derniers sont en retard, en pénalisant, de ce fait, les actifs qui ont un train à prendre ?

Cas 2 : Circuits scolaires

Les circuits scolaires ont pour seul objectif d'amener les élèves à leur établissement et d'assurer le retour. Pour éviter la multiplication des circuits scolaires, Villeneuve-sur-Lot a mis en place un système de pôle d'échange où l'ensemble des circuits scolaires se rejoignent à la Gare Routière afin de permettre une redistribution plus efficace des élèves vers leur établissement.



Carte 2 : Organisation du réseau de Villeneuve-sur-Lot (réseau Elios)

Les lignes L1 à L4 sont des lignes régulières que les scolaires peuvent utiliser pour se rendre à leur établissement. La connexion avec des lignes régulières est possible mais très peu appliquée sur le terrain car les circuits scolaires sont généralement fermés. C'est-à-dire qu'un enfant qui monte dans le circuit n'en sort pas sauf pour aller à un pôle d'échange ou pour aller directement à son établissement.

Les S1 à S17 sont des lignes qui desservent plusieurs établissements scolaires et les lignes NS1 à NS4 sont des navettes scolaires qui permettent, à partir du pôle d'échange, d'amener les scolaires (et uniquement) vers leur établissement. Les lignes S et N effectuent donc des circuits dits scolaires.

L'exemple de Villeneuve sur Lot permet d'observer un large panel des différents types de transport scolaire. Le réseau de la CdA de La Rochelle est tout aussi complet et sera utilisé pour traiter l'impact de la réforme territoriale sur ces différentes organisations.

Contrats des conducteurs en urbain

Contrairement à l'interurbain, les conducteurs n'ont pas de contrat en période scolaire. C'est un contrat de travail intermittent pour les conducteurs qui conduisent les jours d'ouverture des établissements scolaires. Ces conducteurs peuvent réaliser une activité uniquement dans les périodes scolaires (CPS 137V) ou continuer hors périodes scolaires avec des classes vertes, services occasionnels etc. (CPS 140V). Les conducteurs en urbain sont des conducteurs dits réguliers c'est à dire qu'ils ne font pas que du scolaire mais aussi des lignes régulières. Cette spécificité a des avantages et des inconvénients. L'inconvénient de ne pas avoir accès au CPS est que cela entache la relation que peut avoir le conducteur avec les enfants. Effectivement, ce contrat peut permettre au conducteur d'être titulaire d'une ligne et de connaître, par conséquent, les élèves qu'il transporte. L'avantage d'avoir des conducteurs réguliers et non sous CPS, est la souplesse d'exploitation que ce statut procure. Les conducteurs qui ne sont donc pas titulaires d'une seule ligne sont par conséquent polyvalents (un conducteur dit volant est un conducteur qui doit connaître par cœur 6 lignes). Ils permettent d'assurer rapidement des remplacements et d'accroître ainsi la productivité d'exploitation.

Cas 3 : services scolaires pénétrants dans le PTU

Les lignes scolaires qui ne font pas partie du PTU mais qui le pénètrent ne sont pas des lignes urbaines mais des lignes départementales. Elles sont actuellement sous l'autorité du département. Nous verrons l'impact de l'extension territoriale sur ces lignes et la réorganisation du réseau urbain qui en découle.

I.3) Les acteurs du transport scolaire et les contrats qui les lient

Comme explicité lors de la partie sur le cadre législatif des transports scolaires, l'Etat, les collectivités autorités compétentes en charge du transport scolaire et les exploitants publics ou privés, sont les trois acteurs les plus emblématiques du réseau scolaire. Cette partie donne des informations sur leurs compétences et les relations qui les lient. Cependant, ce ne sont pas les seuls acteurs en lien avec l'organisation du transport scolaire. En effet, les chefs des établissements scolaires, les élèves transportés ou encore l'autorité en charge de la voirie sont autant d'acteurs qui interagissent quotidiennement avec le fonctionnement des transports scolaires.

I.3.a) Le rôle de l'Etat

Le ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, et plus précisément, Alain Vidalies, secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche, ont un rôle fondateur dans le transport. Le secrétaire d'Etat a un pouvoir de décision sur les transports français à caractère national et définit puis contrôle différentes réglementations autour du transport de voyageurs. Le tableau suivant illustre ces propos :

Domaine d'intervention	Actions
Liaisons nationales	Décide et structure l'organisation de ces liaisons
Réglementation sur : durée du travail,	Définit et contrôle
Réglementation sur : Sécurité des transports	Définit et contrôle
Conditions d'exercice du métier d'exploitant	Définit et contrôle

Tableau 1 : Compétences de l'Etat dans les transports publics²¹

I.3.b) Le rôle de l'autorité organisatrice

Nous avons vu précédemment avec le chapitre 1 de la loi L.O.T.I, que la collectivité est l'autorité compétente en charge des transports sur son territoire. Le Code de l'Education

²¹ DARMON Olivier. Le transport des scolaires. Paris : Imprimerie Chibrat, coll. « Cibles », août 2005. 348 p.

précise le rôle des collectivités selon le périmètre d'action : *Le département a la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des [transports scolaires]. [...] A l'intérieur des périmètres de transports urbains [...], cette responsabilité est exercée par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains*²². Pour exercer cette tâche, l'autorité compétente, départementale ou urbaine, s'organise avec des élus rassemblés dans une commission transport et des techniciens spécialisés regroupés au sein de directions. Par exemple, Bordeaux Métropole est l'autorité organisatrice du réseau de transport en commun sur l'ensemble des 28 communes de la métropole. L' élu en charge du Transport est Michel Duchène, vice-président à la commission Transports et Déplacements. Il est appuyé par des « techniciens » de Bordeaux métropole, que l'on retrouve à la Direction Mobilités. Les responsabilités de l'autorité organisatrice sont nombreuses.

- Définition de la politique des transports

L'autorité compétente doit définir la politique de transport en précisant les modes et les types de déplacements qu'elle souhaite privilégier et les moyens financiers qui en découlent. Les déplacements pour le motif scolaire représentent une majorité des déplacements en interurbain tandis qu'ils ne sont qu'un motif parmi d'autre dans les réseaux urbains. Cela s'explique par la forte densité de lignes et la multi-modalité qui existe dans un réseau urbain ce qui augmente les déplacements de tout type. Le département axe donc plus la politique de transport sur le scolaire qu'une autorité urbaine.

- Définition de l'offre

La définition de l'offre commence par l'estimation des besoins de la population du territoire concerné. En fonction des besoins collectifs, l'autorité propose le tracé des lignes, leurs différents arrêts, les horaires pour chaque ligne (du moins l'heure de départ et l'heure de fin) et le niveau de qualité de service attendu. L'autorité organisatrice joue alors un rôle primordial sur les conditions de déplacements des élèves. Elle est responsable par exemple, de l'adéquation des horaires des bus avec les horaires des établissements et de même, du temps de trajet.

- Fixation des tarifs

La loi L.O.T.I donne la compétence à l'autorité organisatrice de fixer les tarifs :

²² Art. L.213-11 du Code de l'Education

« La politique tarifaire est édictée par l'autorité compétente de manière à pouvoir obtenir la meilleure utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant »²³. La fixation des prix n'est donc pas décidée par l'exploitant mais uniquement par l'autorité compétente. La politique tarifaire se compose du mode de tarification à choisir (par forfait ou par zone comme à Paris avant 2015) et de la politique de réduction tarifaire à déterminer. Evidemment, l'autorité organisatrice ne peut pas fixer n'importe quel prix sur les transports scolaires. Le tarif doit correspondre au service rendu à l'utilisateur et la fixation des tarifs doit suivre le principe d'égalité entre usagers d'un service public. L'exploitant peut tout de même avoir un rôle central dans la définition de la politique tarifaire. En effet, dans le cadre de la sélection d'un exploitant, l'autorité organisatrice peut demander dans le cahier des charges que l'exploitant lui fasse une proposition de tarif pour satisfaire les objectifs de l'autorité. C'est généralement le cas lorsque l'exploitant porte un risque financier important sur ce contrat et l'exploitation du réseau qui en découle.

- Choix du mode de gestion d'exploitation et du transporteur

Il existe trois modes de gestion : la régie, la délégation de service public et le marché public. Ces trois modes de gestion seront détaillés dans la partie suivante. L'autorité peut choisir librement entre ces trois modes de gestion.

- Surveillance et sécurité permanente

Il est à noter que l'autorité est, seule, responsable de la discipline et de la permanente sécurité à l'intérieur des bus (ou des cars). Un enfant oublié dans un véhicule ou encore un accident aux abords d'un arrêt sont des cas où la responsabilité de l'autorité est engagée devant le juge administratif.

- Contrôle du bon fonctionnement des services

L'autorité organisatrice est aussi responsable du bon fonctionnement du service de transport scolaire. Pour vérifier la qualité de services, elle a recours à des contrôles réguliers qui permettent de contrôler l'adéquation entre ce que l'exploitant a mis dans son contrat et ce qu'il fait concrètement. Si l'autorité constate une différence sur le terrain, elle peut mettre en place des actions pour corriger l'écart et pénaliser financièrement l'exploitant.

²³ Loi L.O.T.I n°82-1153 du 30/12/1982

I.3.c) Les différents modes de gestion

Comparaison entre les différents modes

Comme exposé précédemment, il existe trois formes différentes de gestion : la régie directe, la délégation de service public (DSP) et les marchés publics. Ces trois modes font intervenir différents acteurs aux attributions et responsabilités différentes. Le tableau ci-dessous permet de dresser les grandes différences entre ces trois modes.

	Régie directe	Marchés publics	Délégation de service public
Les acteurs	La commune seule	La commune (acheteur) + ses prestataires privés	La commune (le délégant) + le gestionnaire extérieur du service public (le délégataire)
Bénéficiaires	Les usagers	La commune	Les usagers
Objet	La gestion directe du service public par la commune sans intermédiaire	Des prestations qui ne devraient être que des moyens du service public	Le Service public lui-même, dans son ensemble « clé-en-main »
Rémunération		Un prix payé par la commune . C'est une rémunération qui n'est pas forcément en lien avec les résultats d'exploitation.	Une rémunération « substantiellement assurée par les résultats d'exploitation » . Le risque économique doit peser sur le délégataire du service public ²⁴

Tableau 2 : Comparaison des différents contrats de transport²⁵

On constate donc que les marchés publics et les DSP concernent les mêmes acteurs, c'est-à-dire, l'autorité organisatrice et une ou un regroupement d'entreprises privées. La différence

²⁴ CE n° 291794 du 7 novembre 2008, Commune de Vendée

²⁵ Extrait de la présentation du ENPC, 2015

majeure entre un marché public et une DSP réside dans le risque économique du contrat. En effet, dans un marché public c'est l'autorité organisatrice qui porte le risque économique du contrat puisque la rémunération de son prestataire extérieur n'a pas de lien avec les recettes commerciales, ou du moins avec l'activité d'exploitation. En revanche, dans une DSP, c'est l'exploitant qui porte le risque économique. Effectivement, il est rémunéré à hauteur de 30% environ par les recettes commerciales qu'il réalise durant son exploitation. Une compensation financière peut être apportée directement par l'autorité organisatrice. Ce risque explique pourquoi dans la majorité des DSP, l'exploitant propose une politique tarifaire afin d'évaluer la fréquentation future du réseau et les recettes commerciales qui en découlent.

Deux types de délégation de service public

La délégation de service public est « un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service.»²⁶ Il en existe deux types : la concession et l'affermage. Lors d'une concession, c'est le concessionnaire qui finance les investissements permettant d'assurer le service public tandis qu'en affermage, c'est l'autorité qui avance les coûts d'investissement et l'exploitant lui verse une redevance permettant l'amortissement des ouvrages qu'elle a financés.

Trois principes d'une délégation de service public

- Le recours à la délégation de service public est libre : l'autorité organisatrice peut choisir de déléguer un service public ou de l'assurer en régie.
- La loi Sapin a encadré la liberté de choix du délégataire : l'autorité choisit librement son exploitant du moment qu'il le choisit après une procédure de publicité qui permet la mise en concurrence²⁷.
- La limitation de la durée des délégations de service public : la durée de la DSP est limitée en fonction des prestations demandées au délégataire²⁸. En concession par exemple, il faut prendre en compte la durée d'amortissement nécessaire à l'exploitant

²⁶ Art. L.1411.1 CGCT

²⁷ L. 1411-1 du CGCT

²⁸ Art.40 de la loi Sapin

pour amortir le montant des investissements qu'il a réalisés. La DSP de La Rochelle est en affermage et a une durée de 7 ans.

I.3.d) Les grands exploitants en France

En France, les exploitants se divisent en deux catégories : les nombreux transporteurs locaux et les trois Transdev, Keolis et RATP Dev. Ces trois groupes sont en concurrence sur la majorité des appels d'offre en France et à l'étranger. Le tableau ci-dessous permet de présenter les grandes caractéristiques de ces trois exploitants.

	Keolis	Transdev	RATP Dev
Chiffre d'affaire	5 Md€	6,6 Md€	1,1 Md€
Modes exploités	Tous		Seightseeing en plus
Nombre de collaborateurs	56 300	83 000	14 500
Implantation	16 pays	19 pays	15 pays
Actionnaires	SNCF à 70% et Caisse de dépôt et de placement du Québec	Caisse des Dépôts + Veolia	Groupe RATP

Tableau 3 : Comparaison des trois plus grands exploitants en France (réalisation personnelle)

La stratégie de ces sociétés a été de développer leurs compétences au niveau national pour ensuite exporter leur savoir-faire à l'étranger. Pour s'exporter à l'international, elles ont mis en œuvre le rattachement de filiales locales. Chaque société se compose donc d'une multitude de filiales regroupées sous un même nom. Actuellement, Keolis est en plein essor (+12% de chiffre d'affaires entre 2014 et 2015) et Transdev en plein renouveau, après avoir connu une période difficile de cessions de marché.

Bilan

Le transport scolaire est un terme général qui englobe tous les transports routiers permettant aux élèves de rejoindre leur établissement au quotidien. Ainsi, les lignes régulières d'un réseau peuvent servir de transport scolaire tout comme les lignes scolaires peuvent servir de transport régulier. Le transport scolaire se différencie cependant des autres types de

transport de par sa législation. Cette dernière est particulièrement tournée vers la sécurité du fait de la vulnérabilité des enfants. Les acteurs sont multiples dans le transport scolaire : autorité organisatrice, exploitants, chefs d'établissements, parents d'élèves, etc. En interurbain, le département est l'autorité compétence tandis qu'en urbain, les communautés de communes sont compétentes. L'Etat a mis en place des réformes territoriales qui changent cette répartition sans forcément mesurer les conséquences de ce changement. Il est donc intéressant d'analyser l'impact de ces réformes territoriales sur le transport scolaire dans une deuxième partie.

Chapitre II. Impact des mutations territoriales sur le transport scolaire

Cette deuxième partie est au cœur du sujet de ce TFE. Elle permet d'analyser les différentes mutations qui impactent le transport scolaire, leurs origines et les conséquences qu'elles entraînent. Pour cela, une présentation des lois à l'origine de ces changements est réalisée dans un premier temps. Il s'en suivra un diagnostic territorial de la CdA de La Rochelle et des évolutions territoriales et de gouvernances suite à l'application de ces lois. Enfin, une analyse fine du transport scolaire actuel (avec prise en compte des mutations territoriales) sur ce territoire est réalisée afin de déterminer les différents enjeux de demain sur le territoire de la CdA.

II.1) Deux lois à l'origine des mutations territoriales

La loi de Réforme des Collectivités Territoriales (RCT) du 16 décembre 2010 et la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 ont, l'une après l'autre, réorganisé les périmètres des collectivités et leurs compétences. Le schéma ci-dessous permet de comprendre succinctement la chronologie de ces lois et leur application sur le périmètre de la CdA.

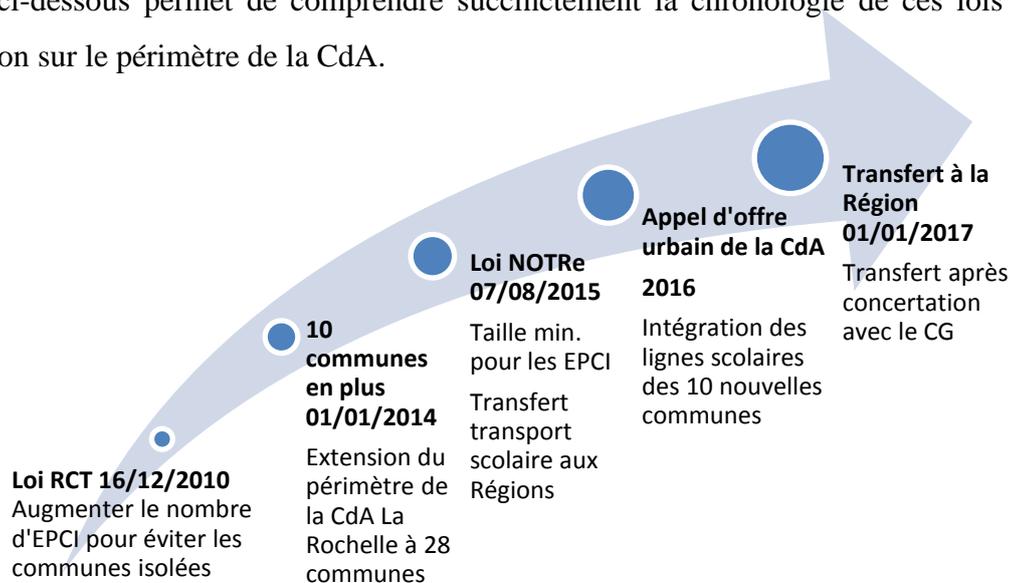


Figure 1 : Chronologie des mutations territoriales (réalisation personnelle)

II.1.a) La loi de Réforme des Collectivités Territoriales (RCT)

La loi RCT²⁹ redéfinit les règles et les statuts des Etablissements Public de Coopération Intercommunale (EPCI).

L'objectif de cette loi est de terminer et de rationaliser la carte de l'intercommunalité par le biais de la mise en place de nouveaux schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI). Les enjeux sont d'une part, de faire en sorte qu'il n'y ait plus de communes isolées en les rattachant à un EPCI et d'autre part, de redessiner les contours des EPCI afin d'en réduire le nombre pour plus d'efficacité. Au 1^{er} janvier 2014, le territoire était intégralement recouvert par des EPCI. Pour se faire, cette loi a donné plus de pouvoir au préfet, représentant local de l'Etat, pour mettre en œuvre ces schémas départementaux. Ainsi, il a pu intervenir dans les processus de création, modification du périmètre, fusion ou encore suppression de ces établissements pour accélérer le processus de rationalisation de la carte intercommunale. Si, à l'intérieur d'un département par exemple, les communes n'avaient pas réussi à se décider sur le périmètre d'un EPCI, le préfet pouvait trancher par arrêté préfectoral. Il devait cependant saisir en amont la Commission Départementale de la Coopération Intercommunale (CDCI).

Afin de comprendre le processus de création³⁰, de modification de statut puis d'extension du périmètre de la CdA de La Rochelle, il faut lister les conditions pour créer un EPCI puis pour le modifier.

Création d'un EPCI

La création d'un EPCI se fait en trois étapes. La première a pour objectif de délimiter par arrêté préfectoral le périmètre de l'EPCI. La proposition du périmètre peut être faite par les communes volontaires ou directement par le préfet. La deuxième étape consiste à consulter les communes pour valider le périmètre et les différents statuts de l'EPCI (liste des communes-membres, compétences transférées, etc.). Il faut au moins 2/3 des communes englobant la moitié de la population de l'EPCI (ou la moitié des communes représentant 2/3 de la population) pour valider le périmètre et les statuts. La dernière étape permet la

²⁹ Loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010

³⁰ Art.L.5211-5 du CGCT

réalisation de l'arrêté de création par la signature du préfet. Ce dernier peut cependant refuser unilatéralement cette création. La CdA de La Rochelle a été créée le 24 décembre 1999, après avoir été pendant 7 ans une Communauté de Ville. Pour se faire, elle a dû transformer ses statuts d'origine.

Changement de statut d'un EPCI³¹.

Un changement de statut tel que le passage d'une Communauté de Ville à une Communauté d'Agglomération (exemple de La Rochelle) peut être la volonté de l'organe décisionnel de l'EPCI ou celle du préfet directement. Il suffit de l'approbation du conseil communautaire après vérification que l'EPCI remplisse toutes les conditions nécessaires à son nouveau statut.

Extension d'un EPCI

L'agrandissement de l'EPCI en place nécessite l'accord du pouvoir décisionnel de l'EPCI, des futures communes intégrées et de la majorité des communes-membres. Cette extension peut être imposée, dans le cadre de la loi RCT³², par le préfet s'il remarque qu'une commune non rattachée à un EPCI constitue une enclave ou une interruption du périmètre d'un EPCI.

Au 1^{er} janvier 2014, la CdA de La Rochelle a intégré 10 nouvelles communes pour se conformer à la loi RCT. Cette intégration n'est pas sans conséquence sur l'organisation du réseau de transports en commun notamment sur la logistique du transport scolaire.

II.1.b) La loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe)

La loi NOTRe est le troisième chapitre de la Réforme des Territoires, initiée par le Président de la République. La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) et la loi concernant la délimitation des régions sont les chapitres précédents.

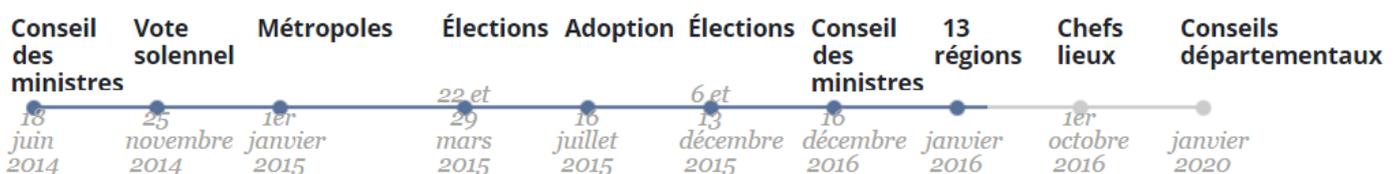


Figure 2 : Chronologie de la réforme des territoires

³¹ Art. L. 5211-41 du CGCT

³² Art. L.5210-1-2 du CGCT

Le schéma ci-dessus³³ permet de résumer chronologiquement ces trois volets. Avant de s'intéresser aux impacts de la loi NOTRe sur le transport public, il est intéressant de rappeler son objectif.

Nécessité de simplifier l'organisation territoriale en France

Depuis les lois de décentralisation de 1982 et 1983, la France était composée de 101 départements, 36 700 communes, 22 régions et 2 600 regroupements de communes. La France atteint le record du plus grand nombre de communes en Europe. Le tableau ci-dessous nous permet de mettre en évidence l'écart de situation entre la France et le reste de l'Europe.

Pays	Nombre de communes	Nombre d'habitants (en million)	Nombre d'habitants/commune	Comparaison avec la France
France	36 700	65	1770	=
Allemagne	12 196	82	6720	x 3.8
Italie	8101	61	7530	x 4.3
Suède	2900	9.5	3270	x 1.8
Belgique	589	11.1	18 850	x 10.7
Royaume-Uni	405	63	155 550	x 88

Tableau 4 : Comparaison du niveau d'intercommunalité en Europe³⁴

Ces résultats montrent que proportionnellement au nombre d'habitants, les communes françaises sont trop nombreuses. Si l'on rajoute l'alourdissement de ce découpage par les trois autres échelons territoriaux, il est évident que l'efficacité de l'action publique est mise à mal dans toutes ces organisations différentes. C'est dans cette optique que le gouvernement a mis

³³ Site du gouvernement, chap. réforme territoriale

³⁴ Données 2013. Source : <http://www.ifrap.org/>

en place la réforme des Territoires afin de remédier aux effets négatifs du « millefeuille territorial ».

Les grands axes de la Réforme des Territoires

- Loi MAPTAM : Cette loi clarifie les compétences des métropoles et leur donne plus de poids dans l'action publique. Elle n'a que très peu d'impact sur le transport puisqu'elle reste autorité organisatrice des transports urbains (et du transport scolaire sur son territoire).
- Nouvelle carte des régions françaises : ce deuxième chapitre a permis d'alléger la structure territoriale en réduisant le nombre de régions de 22 à 13. Son impact sur le transport scolaire est intimement lié à la loi NOTRe.
- Loi NOTRe : adoptée le 16 juillet 2015 puis promulguée le 7 août 2015, elle transfère de nouvelles compétences aux régions notamment celle sur le transport interurbain, initialement géré par les départements.

Ces trois axes majeurs ont permis une réorganisation du système territorial en France en vue d'améliorer l'efficacité de l'action publique pour réduire les dépenses et être plus lisible aux yeux des citoyens ainsi que des agents territoriaux.

Actions de la loi NOTRe sur les transports

La loi NOTRe a deux effets sur le transport scolaire : le transfert de la compétence à la région et l'augmentation de la taille des intercommunalités à 15 000 habitants minimum. L'un concerne le transport interurbain et l'autre le transport urbain.

Suite à cette loi, les régions deviennent les autorités compétentes pour définir sur l'ensemble de leur territoire, les orientations en matière de développement économique. Cette nouvelle responsabilité s'accompagne d'un transfert de plusieurs compétences, notamment celle des transports. La loi NOTRe provoque donc un bouleversement de la gouvernance dans le domaine des transports : à partir du 1^{er} janvier 2017, la région héritera de la compétence transport, anciennement assumée par les départements, et plus précisément :

- des services non urbains (les services urbains étant à la charge des autorités urbaines)
- des services réguliers ou à la demande³⁵

³⁵ Art. L. 3111-1 du Code des transports

- des **transports scolaires** (sauf pour le transport spécial vers les établissements scolaires des élèves en situation d'handicap)

De plus, la loi NOTRe a supprimé la clause de compétences générales (CCG) des départements et des régions afin de tendre vers une spécialisation de chacun de ces deux échelons.

Concernant l'urbain, la loi NOTRe a défini les compétences des autorités organisatrices de transport urbain et à changer le terme de P.T.U³⁶ pour celui de notion de ressort territorial des autorités organisatrice de la mobilité. Dans leur ressort territorial, les autorités organisatrices de transport (échelon communal, intercommunal ou métropole) organisent des services réguliers ainsi que, éventuellement, du transport à la demande. Elles agissent aussi pour développer les modes non motorisés (vélo, marche à pied, etc.) et assurent la bonne cohabitation entre les différents types d'usagers.

Dans le cadre de cette loi, le seuil minimal pour constituer un EPCI s'est élevé à 15 000 habitants (sous réserve de modulation en fonction de la densité démographique du territoire concerné par exemple) ce qui favorise les fusions entre les EPCI de petites tailles afin de rationaliser la carte intercommunale.

Nous allons dès à présent mesurer les conséquences de ces deux lois sur le territoire de la Charente-Maritime. Nous verrons que l'impact n'est pas le même sur le transport scolaire dans l'urbain et dans l'interurbain.

II.2) Impact des lois territoriales sur le transport scolaire dans la région ALPC

II.2.a) Transport scolaire en interurbain : avenir flou sur la gouvernance

Rappels essentiels sur la réforme territoriale

Comme évoqué précédemment, la réforme territoriale a comme impact sur les territoires interurbains de :

- Supprimer la clause de compétence générale des départements et des régions

³⁶ Art. L.1231-2 du Code des transports

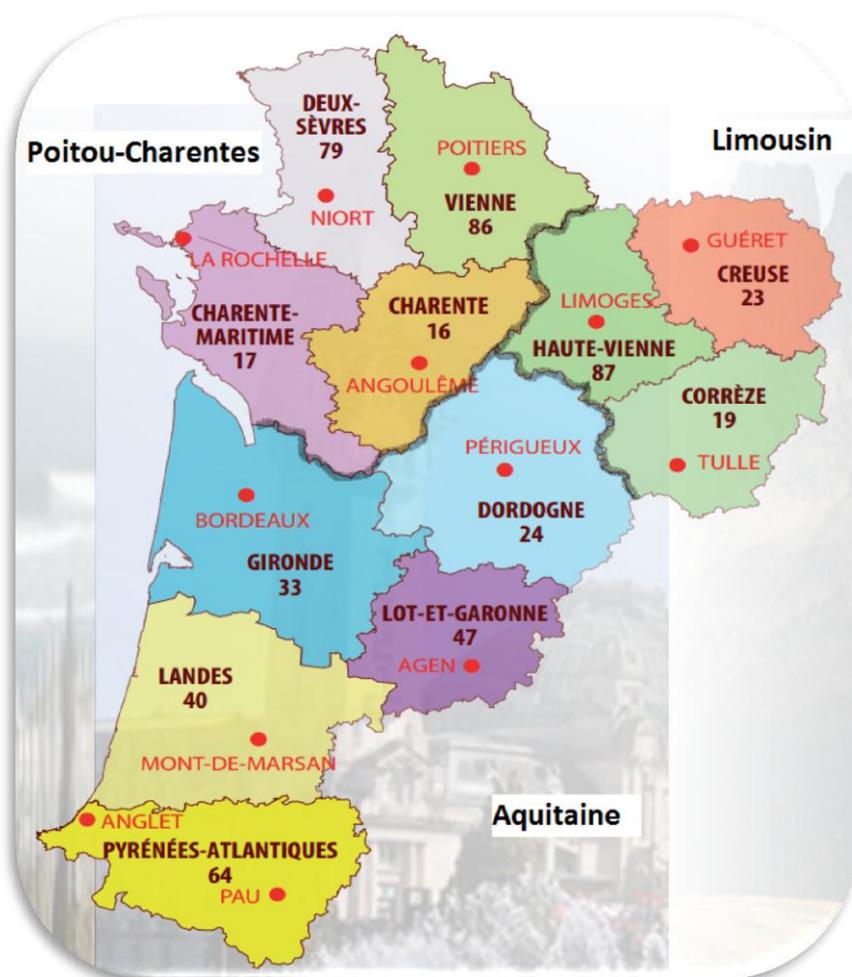
- Confier les transports interurbains et les transports scolaires aux régions
- Agrandir le périmètre des régions

Présentation de la nouvelle Région ALPC

La Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes (ALPC) provient de la fusion des anciennes régions Aquitaine, Poitou-Charentes et une partie du Limousin. Cette fusion est intervenue dans le cadre de la loi NOTRe. La carte ci-dessous illustre le regroupement géographique des trois régions concernées.

La région la plus vaste de France

Elle compte 12 départements divisés en 4503 communes. La carte ci-contre présente le résultat de cette fusion. La région ALPC a une superficie de 84 100 km² (soit plus de 15% du territoire national) ce qui en fait la région la plus étendue de France. Cette caractéristique est importante car elle laisse présager des trajets scolaires plus longs notamment pour les lycéens. En effet, cette fusion pourrait amener à l'augmentation des dérogations à la carte scolaire ce qui augmenterait les flux scolaires sur le territoire.



Carte 3 : Nouvelle région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes³⁷

³⁷ Source : <http://aquitaine-limousin-poitou-charentes.direccte.gouv.fr/>

Grandes disparités de population et faible densité

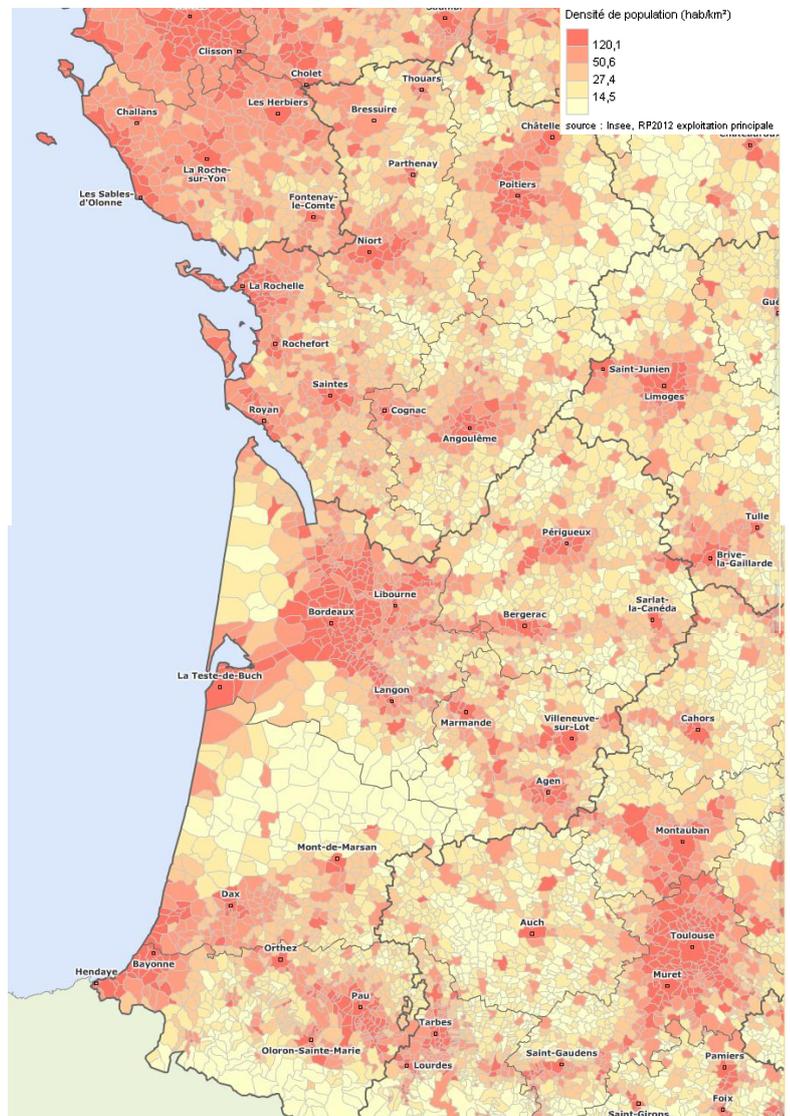
Une autre caractéristique fondamentale pour l'organisation des transports scolaires est la densité démographique et sa répartition sur ce territoire.

En effet, la densité de la région ALPC n'est que de 69,2 hab/km² alors que la moyenne nationale est de 116 hab/km². Cette région est donc très étendue mais faiblement peuplée. Cette faible densité n'est pas un cas général pour chaque département. En effet, la carte ci-contre³⁸ laisse transparaître de fortes disparités de population entre chaque département et au sein même de ces derniers. On observe alors une densité proche de 150 hab/km² dans le département de la Gironde, à l'opposé de la densité de la Creuse à 22 hab/km².

La population se regroupe autour des agglomérations attractives telles que Bordeaux ou Poitiers. Cependant, le transport scolaire est un transport de proximité c'est-à-dire qu'il s'engage à amener la majorité des élèves d'un établissement jusqu'à ce dernier.

Pour cela, les cars s'arrêtent dans une grande majorité des bourgs afin de capter l'ensemble des usagers scolaires, même s'il n'y a qu'un seul élève par bourg.

La complexité de cette problématique est donc renforcée pour cette région en raison de l'étendue de son territoire et de la disparité de sa densité de population.



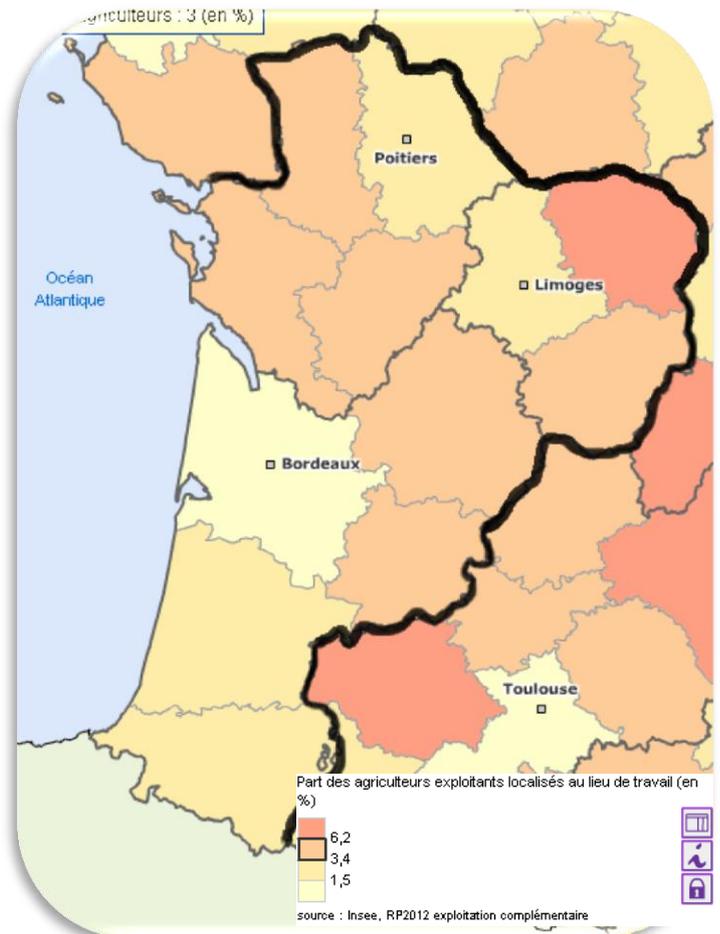
Carte 4 : Densité démographique de la région ALPC

³⁸ Source : www.statistiques-locales.insee.fr

La région ALPC la plus agricole de France

Avec 11 milliard d'euros en production annuelle (données 2012), la région ALPC est la plus agricole d'Europe. 50% du territoire est dédié à l'agriculture sous des formes très variées : cultures céréalières, élevage, viticulture, cultures maraîchères, etc.

L'agriculture tient une place importante dans cette région puisqu'elle permet d'employer près de 130 000 salariés répartis sur plus de 83 000 exploitations agricoles. Si l'on utilise l'indicateur sur la spécificité sectorielle, qui permet de comparer le nombre de salariés que le territoire emploie avec le reste de la France par secteur d'activité, on constate que le secteur de production animale permet d'employer près de 19 000 salariés de plus que la moyenne nationale. Dans le domaine de la sylviculture, la région est recouverte à 34% de son territoire par un massif forestier soit le plus grand français en métropole avec 2,8 Ma d'hectares.



Carte 5 : Importance de l'agriculture dans la région ALPC³⁹

La sylviculture permet d'employer 55 000 salariés soit plus d'un tiers des emplois liés à l'agriculture dans la région. La production est à la hauteur de ces chiffres puisque 2 Ma de m³ de bois sont fournies par les scieries chaque année ce qui représente le quart de la production de bois en France.

Ainsi, la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes est une région très vaste, faiblement peuplée, à part autour des grandes agglomérations telles que Bordeaux et de manière générale, très rurale. La majorité des communes sont peu peuplées et dominées par l'activité agricole.

³⁹ Source : <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/>

Ces caractéristiques sont spécifiques à cette région et impactent directement l'organisation du transport scolaire.

Cependant les inquiétudes des transporteurs viennent principalement de la future gouvernance de cette région.

Incohérences du processus de transfert

Suite à la loi NOTRe sur le transfert des compétences à la région, la nouvelle région ALPC s'est réunie le 19 février 2016⁴⁰ avec ses départements afin de voir comment cette délégation peut s'effectuer dans les meilleures conditions. Les départements ont remarqué que la loi comportait de nombreuses incohérences. En effet, le délai pour établir le transfert de la compétence « Transport scolaire » paraît anormalement court : moins de 2 ans entre août 2015 et le 1^{er} septembre 2017. D'un autre côté, le transfert des transports interurbains doit intervenir en amont, le 1^{er} janvier 2017. Or, dans la très grande majorité des cas, le transport scolaire est effectué par une entreprise interurbaine et représente même une grande partie de ses services. Il y a donc une certaine incohérence dans le processus de transfert.

Problématiques de la délégation

Le transfert des compétences s'accompagne d'une possibilité pour la région de déléguer ses nouvelles compétences⁴¹ aux départements. Cette délégation doit être exercée au nom et pour le compte de la région. La région doit établir une convention avec son délégataire qui doit fixer⁴² :

- La durée du contrat de délégation (et son renouvellement le cas échéant)
- Les objectifs à atteindre par le délégataire et la méthode de contrôle faite par la région
- Le cadre financier de la délégation
- La mise à disposition des employés de la région auprès du délégataire

Cette délégation semble plutôt positive puisqu'elle permet de limiter l'impact de ce transfert en favorisant la continuité d'action du département dans le temps. Cependant, il faut recouper ce principe de délégation proposé par la loi NOTRe avec un autre principe, celui-ci instauré par la loi LOTI. En effet, la loi LOTI limite les délégations à deux acteurs. Il n'est donc pas

⁴⁰ Source de la gazette des communes, 11/03/2016 ;

⁴¹ Art. L.3111-9 du Code Général des Collectivités Territoriales

⁴² Art. R .1111-1 du Code Général des Collectivités Territoriales

possible qu'une autorité organisatrice de rang 2 (AO2) qui s'est vu confiée des compétences d'une autorité organisatrice de rang 1 (AO1) par délégation, décide de déléguer à son tour à une troisième autorité organisatrice (AO3). Or aujourd'hui, un certain nombre de départements délègue la compétence des transports scolaires à une ou plusieurs autres autorités organisatrices. Si la région délègue les transports scolaires au département, il ne pourra plus à son tour déléguer cette compétence. Or cette délégation de seconde main est essentielle dans le transport scolaire car elle permet actuellement aux départements de confier ce transport de proximité à des autorités plus locales.

Une uniformisation colossale

La région va récupérer les compétences en termes de transport scolaire de chaque département et les organisations spécifiques mises en place par ces derniers. En effet, chaque département doit gérer sa compétence en fonction de son territoire, des besoins en terme scolaires mais aussi en prenant en compte les positions politiques. Comme vu précédemment, les modes de gestion peuvent être sous forme de délégation de service public (c'est le cas de la Charente Maritime avec l'exploitant Keolis), de régie ou encore de marchés publics. Le département de la Charente Maritime est actuellement en plein appel d'offre pour déléguer ses compétences à un transporteur privé. Il ne tient pas compte du transfert de compétence qui sera opéré en janvier 2017. La région va alors devoir prendre en charge des délégations de services avec des durées et des dates différentes en fonction des départements. Les positions politiques ainsi que le constat social du territoire a amené certains départements à adapter leur tarification. C'est ainsi que dans le département du Nord ou encore de la Haute-Garonne, le transport scolaire est à titre gratuit. Lorsque la région sera en charge du transport scolaire, elle devra se soumettre au principe d'égalité du service public et donc organiser une harmonisation du transport scolaire et notamment de sa tarification. Cette harmonisation pourrait amener une situation où la région abolirait cette gratuité et amènerait les familles bénéficiant actuellement de la gratuité, ou de tarifs avantageux, à payer plus.

Communication entre la région et les exploitants

Une inquiétude partagée par les exploitants actuels des transports scolaires dans les départements concerne la communication. Effectivement, en étant sous contrat avec l'autorité organisatrice délégante, les exploitants communiquent au quotidien avec elle. Depuis 1982 (loi LOTI), l'autorité organisatrice a toujours été le département. En passant par la région, les

exploitants redoutent des problèmes de communication. Les régions sont actuellement en charge des réseaux régionaux avec comme seul exploitant, la SNCF. C'est une échelle bien différente des transports scolaires, qui s'organisent au niveau départemental et bien souvent au niveau communal (via des délégations). Ayant l'habitude de grands réseaux ferroviaires, la région va-t-elle porter un grand intérêt à un transport scolaire qui s'attarde dans chaque bourg du territoire ? De même, le milieu ferroviaire n'emploie pas le même vocabulaire que le milieu routier, ni le même fonctionnement ni le même cadre légal.

Le transfert de la compétence du transport scolaire interurbain à la région reste encore à un an du départ, pour les acteurs concernés, rempli d'incertitudes.

II.2.b) Transport scolaire urbain : presque en marche (cas de La Rochelle)

Rappel du contexte

La loi RCT a conduit la CdA de La Rochelle à s'agrandir de 10 nouvelles communes au 1^{er} janvier 2014. Les transports en commun circulant dans ces communes étaient du ressort du département. Leur intégration au territoire de la communauté d'agglomération a transféré la compétence des transports à la CdA de La Rochelle. Mais ce transfert n'a pas été immédiat et fait aujourd'hui partie du processus d'un appel d'offre pour que ces nouvelles lignes soient exploitées par un transporteur privé.

Contrairement à l'interurbain, où le transfert des compétences du transport scolaire provoque de nombreuses interrogations, le transfert de compétences du département à l'autorité organisatrice urbaine est bien délimité jusqu'au choix des lignes scolaires concernées. Le transfert urbain arrive donc à terme notamment parce que les acteurs concernés ont eu assez de temps pour le mettre en place, du 1^{er} janvier 2014 (agrandissement du périmètre urbain) à août 2017 (fin de la DSP et transfert direct des compétences transports du département à la CdA) soit 2 ans et demi. L'interurbain a moins d'un an et demi pour mettre en place le transfert interurbain (août 2015 loi NOTRe – janvier 2017 transfert) sur un territoire beaucoup plus large.

Il faut donc présenter la Communauté d'Agglomération et les changements opérés par cet agrandissement sur le transport scolaire.

Présentation de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle⁴³

Historique

Avant d'être la Communauté d'agglomération de La Rochelle, les communes s'étaient regroupées en un Syndicat Intercommunal à Vocation Multiplie (SIVOM)⁴⁴, créé en 1964. A l'époque, le SIVOM était composé de 9 communes : La Rochelle, Angoulins-sur-Mer, Aytré, Châtelailon-Plage, Lagord, L'Houmeau, Périgny, Puilboreau et St-Rogatien. Les compétences du SIVOM se limitaient aux transports urbains, à la gestion des déchets et des eaux usées et à la production d'eau potable. Le 31 décembre 1992, l'Agglomération de La Rochelle crée un nouveau statut intercommunal en France : La Communauté de Villes (CdV) qui regroupe, en 1997, 18 communes soit 9 communes en plus du SIVOM. Les compétences du CdV sont plus nombreuses que du temps du SIVOM mais c'est le 12 juillet 1999⁴⁵, avec la transformation du CdV en CdA que le regroupement de communes a étendu réellement ses compétences avec notamment la Politique de la Ville et de l'Équilibre Social de l'Habitat. La loi RCT du 16 décembre 2010 a amené l'agrandissement de la CdA de 10 nouvelles communes soit une communauté d'agglomération à 28 communes au 1^{er} janvier 2014.

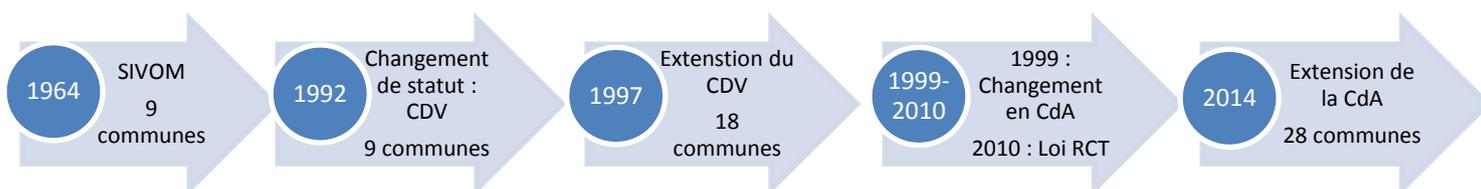


Figure 3 : Chronologie de la CdA de La Rochelle (réalisation personnelle)

Chiffres clés de la CdA La Rochelle

La CdA de La Rochelle regroupe 162781 habitants sur 327 km² de surface. Son territoire a pour spécificité de profiter d'un positionnement sur la côte atlantique avec 9 communes sur 28 en bord de mer. L'activité de la CdA est, de ce fait, en partie tournée vers la filière nautique avec 2000 emplois (sur 240 entreprises) rien que sur le Grand Port Maritime de La Rochelle qui est, par ailleurs, le 6^{ème} de France. Sa situation côtière permet à la CdA de bénéficier des retombées touristiques (2000 emplois dans le tourisme). Le taux de chômage reste cependant assez élevé avec plus de 11% en 2013 avec une concentration d'emploi à La Rochelle et ses environs proches. De plus, ce territoire présente une autre particularité, celle d'avoir une activité agricole fortement marquée par rapport à la dynamique urbaine observée

⁴³ Pour plus d'informations : www.agglo-larochelle.fr

⁴⁴ Ordonnance n°59-29 du 5 janvier 1959

⁴⁵ Réforme de l'intercommunalité de la loi Chevènement du 12 juillet 1999

dans le reste de la France : 1/3 du territoire est urbanisé donc 60% des terres sont rurales. Nous verrons par la suite que cette ruralité est en grande partie due à l'extension de la CdA en 2014.

Organisation formelle de la CdA

La Communauté d'agglomération fonctionne avec différents organes qui se complètent afin d'assurer les compétences variées allouées à la CdA. Le Bureau Communautaire est l'organe exécutif. Il est composé du Président de la CdA (élu pour 6 ans par le Conseil Communautaire), 15 vice-présidents (désignés par le Conseil communautaire) qui ont chacun à leur charge une ou plusieurs compétences de la Communauté et 6 conseillers communautaires. Les missions du Bureau Communautaire sont de proposer des actions au Conseil Communautaire, contrôler la bonne exécution des actions votées par le Conseil, et d'examiner les différentes propositions d'actions émanant des services de la CdA. Le Conseil Communautaire est l'organe délibérant de la communauté d'agglomération. Il vote les actions proposées par le Bureau et en fait des délibérations. Il est composé de 80 conseillers et est animé par le Président. La CdA fonctionne aussi avec des commissions permanentes et des groupes de travail dont celui des Transports-déplacements. Ces groupes de travail permettent aux communes d'être représentées et de faire des propositions locales sur différentes thématiques.

Les compétences attribuées à la CdA

La CdA a la charge de travailler sur l'aménagement de l'espace, de l'équilibre social de l'habitat et de la politique de la ville. Elle s'occupe aussi du développement économique et de l'emploi tout comme l'enseignement supérieur, l'environnement, les technologies de l'information et de la communication et les équipements communautaires. Elle est surtout autorité organisatrice des transports en commun sur son territoire. De par cette fonction, elle organise les déplacements tout en définissant l'offre des transports publics afin de les rendre plus innovants, attractifs tout en prenant en compte la rareté des finances publiques. Lorsqu'elle met une partie du réseau urbain en contrat DSP, elle est l'autorité délégante et a, à ce titre, la possibilité de contrôle sur les activités du transporteur délégataire.

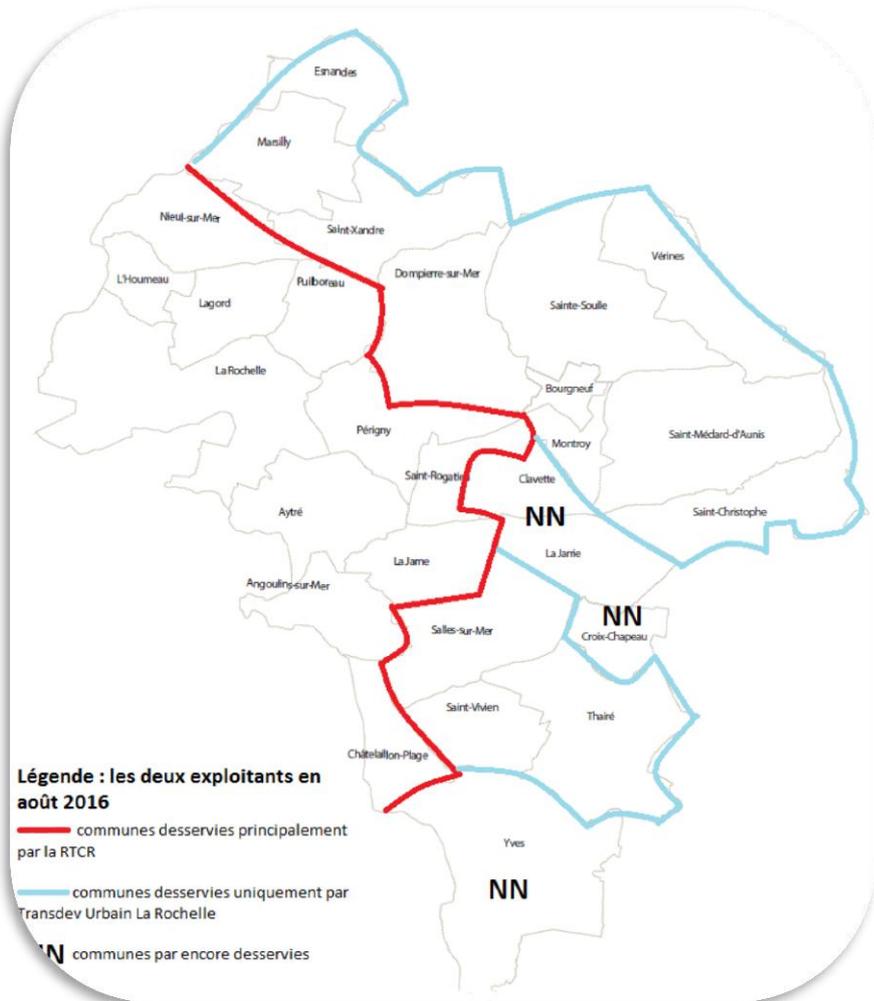
Le réseau de transport de la CdA

Yélo est le nom du réseau urbain de la CdA de La Rochelle.

Il est exploité par deux transporteurs aux modes de gestion différents : la Régie des Transports Communautaires Rochelais (RTCR), gestion directe de l'autorité organisatrice, et Transdev Urbain La Rochelle (TDU), gestion par délégation du service public à un transporteur privé.

La RTCR exploite l'ensemble du réseau de La Rochelle et de sa première couronne. Cela représente 18 lignes régulières assurées par 70 bus standards et 23 bus articulés qui transportent

12 545 abonnés sur les 10 communes de la 1^{ère} couronne. Elle s'occupe aussi des vélos en libre-service (service réputé car La Rochelle est la première ville française à avoir mis en place ce système de vélo en libre-service), du service Isigo (le transport de PMR), de deux parcs relais mais aussi des passeurs et bus de mer (par le biais d'une sous-traitance avec un transporteur maritime TMAR, une filiale d'Inter-Îles).



Carte 6 : Répartition du réseau entre les deux exploitants (réalisation personnelle)

Transdev est de son côté chargé, par le biais d'une délégation de service public, de la gestion de 5 lignes de bus urbains des communes de 2^{ème} et 3^{ème} couronne mais aussi de 12 lignes scolaires et d'une navette bus électrique permettant de relier le parking relai Jean-Moulin au Vieux Port de la Rochelle. Une autre filiale que TDU, Proxiway, a la charge en tant que délégataire de s'occuper du réseau d'autopartage électrique sur le territoire de la CdA.

L'extension de la Communauté d'Agglomération : impact sur le transport scolaire

10 nouvelles communes intégrées

Afin de répondre aux objectifs instaurés par la loi RCT sur la rationalisation de la carte intercommunale, le Préfet a demandé à l'ensemble des communes du département de la Charente-Maritime dont la CdA, d'examiner une possible évolution de leur périmètre. Cette réflexion a amené à un très large consensus pour le choix des 10 nouvelles communes à intégrer (cf. communes en bleues foncées sur la Carte). En effet, le choix de ces 10 communes traduisait à peu de choses près les limites actuelles du bassin de vie.



Carte 7 : Extension de la CdA à 28 communes⁴⁶

En effet, les activités des habitants de ces communes étaient déjà principalement localisées sur l'agglomération de La Rochelle. Plus de 40% des habitants de ces nouvelles communes ont un emploi sur la 1^{ère} couronne de la CdA et leurs enfants sont nombreux à être scolarisés dans les collèges de la CdA. Il fallait une extension de la CdA qui permettait de rendre le territoire en adéquation avec les distances domicile-travail. Il devait être assez grand pour favoriser un développement économique de ces communes mais assez limité pour permettre à la CdA de proposer aux nouvelles communes l'ensemble des services déjà en place dans la CdA.

⁴⁶ Source : Transdev Urbain La Rochelle

Cette extension intervient dans un contexte de crise économique : les recettes sont réduites et les collectivités cherchent à relancer le dynamisme de leurs territoires. L'agrandissement de la CdA doit se faire de manière économe. Pour cela, il a été préférable de ne pas choisir d'augmenter l'offre en transports en commun de ces communes (la demande ne serait pas assez grande pour compenser l'offre) mais plutôt de redonner vie aux centres-villes. Cela permettrait de limiter les déplacements tout en dynamisant ces communes. Afin de limiter les déplacements pour le motif de travail, la CdA a pour volonté d'amener à une répartition plus homogène de l'activité économique.

Si la CdA souhaite pour le moment ne pas développer fortement l'offre c'est en partie dû à la faible demande de ces territoires. En effet, si ces nouvelles communes permettent à la CdA d'augmenter sa superficie de 60%, elles ne représentent que 10% de la population supplémentaire. Ces territoires très étendus sont majoritairement composés de terres agricoles ce qui permet par la même occasion, de donner à la CdA des espaces pour développer l'urbanisme, l'habitat (en prévision d'une affluence de nouveaux habitants), les activités économiques et commerciales.

Ces communes sont plutôt actives et en moyenne plus jeunes (le canton de La Jarrie a le plus fort taux de natalité du Département de Charente-Maritime). 40% à 60% des habitants concernés travaillent déjà sur la première couronne de la CdA, leurs enfants fréquentent pour beaucoup les collèges de l'agglomération, ils en utilisent les transports en commun et y pratiquent des activités.

Intégration des lignes scolaires

L'extension du périmètre de la CdA a donc obligatoirement un impact sur l'intégration des lignes scolaires des nouvelles communes. Avant leur intégration dans l'agglomération, les communes étaient desservies par des lignes de transport départementales. Les lignes départementales devenant urbaines sont celles qui ont la totalité de leurs arrêts inclus dans le ressort territorial de la CdA. L'ensemble des services, commerciaux, scolaires, à la demande deviennent alors de la compétence de l'autorité organisatrice urbaine (excepté le transport des élèves en situation d'handicap). Dans ces conditions, les lignes scolaires concernées sont :

- Desserte des RPI Ecole primaires : Ligne 193 et 150
- Desserte des Lycées : Ligne 117, 119 et 129
- Desserte du collège Marc Chagall : Ligne 144, 145, 146 et 149

- Desserte du collège André Malraux : Ligne 198, 198-1 et 199
- Desserte du collège Françoise Dolto : Ligne 180, 180-1, 181, 182, 183, 184 et 185

Au total, 19 lignes départementales sont devenues du ressort de la CdA.

Entre temps, l'appel d'offre urbain publié en mai 2016 permet à la CdA de déléguer le processus d'intégration de ces lignes scolaires dans le réseau urbain à un exploitant privé. Le rôle de l'exploitant est de proposer une réponse qui permet d'intégrer ces lignes scolaires au moindre coût tout en gardant une offre de même qualité (ou plus) de service. Ma mission a été de participer à l'élaboration d'une stratégie pour faire en sorte que l'arrivée de ces nouvelles lignes permet dans un même temps l'amélioration du réseau existant.

Bilan

La loi RCT et la loi NOTRe ont fait du transport scolaire, un sujet d'actualité. La loi NOTRe a effectivement réalisé un changement historique dans le monde du transport scolaire en transférant cette compétence aux régions. La loi RCT, en urbanisant les territoires en dépit des territoires interurbains, renforce les communautés de communes en matière de transport scolaire. L'organisation du transport scolaire en est forcément influencée. En dépit des inquiétudes sur l'avenir du transport scolaire, les acteurs doivent, dès à présent, s'adapter aux changements territoriaux et proposer une réorganisation du transport scolaire sur leur territoire. L'impact de la loi NOTRe ne sera pas étudié dans la troisième partie (transfert des compétences à la région). Le stage se portant principalement sur la réorganisation des transports scolaires suite à l'extension du territoire urbain (conséquence de la loi RCT), seules les actions sur le territoire urbain seront étudiées.

Chapitre III. Optimisation du réseau scolaire de La Rochelle

Le réseau urbain de La Rochelle est exploité par le biais d'une délégation de service public. L'ancienne DSP arrivant à terme, l'autorité organisatrice des transports publics urbains (la CdA de La Rochelle) a décidé de renouveler la DSP par le biais d'un appel d'offre public, publié le 7 juin 2016, auxquels les exploitants intéressés répondent actuellement. Les lignes de transport, déléguées par la CdA, sont directement impactées par les réformes territoriales. Etant dans un périmètre urbain, c'est la loi RCT qui entraîne le plus de changements. En effet, cette loi a eu comme conséquence d'agrandir le périmètre de la CdA de La Rochelle et, de ce fait, intégrer de nouvelles lignes dans le réseau urbain. L'un des objectifs de l'appel d'offre actuel est donc d'organiser de manière optimale cette intégration. Il faut dans un premier temps, présenter le contexte de l'appel d'offre et ses objectifs avant de détailler par la suite, la méthodologie et la réponse mise en place pour atteindre ces objectifs.

III.1) Présentation de l'appel d'offre urbain de La Rochelle

L'appel d'offre urbain de La Rochelle fait suite à une décision de la CdA de remettre en délégation le réseau urbain de La Rochelle. Celui-ci n'est qu'une étape du processus de DSP et le schéma suivant permet de positionner l'étape de l'appel d'offre et les grandes dates de celui de La Rochelle.

Mon stage s'est donc déroulé dans la période de réponse à l'appel d'offre urbain ce qui justifie le choix d'une troisième partie entièrement consacrée à l'urbain et non l'interurbain. De même, les résultats présentés dans ce mémoire ne sont encore que des propositions en vue de construire la réponse à l'appel d'offre.

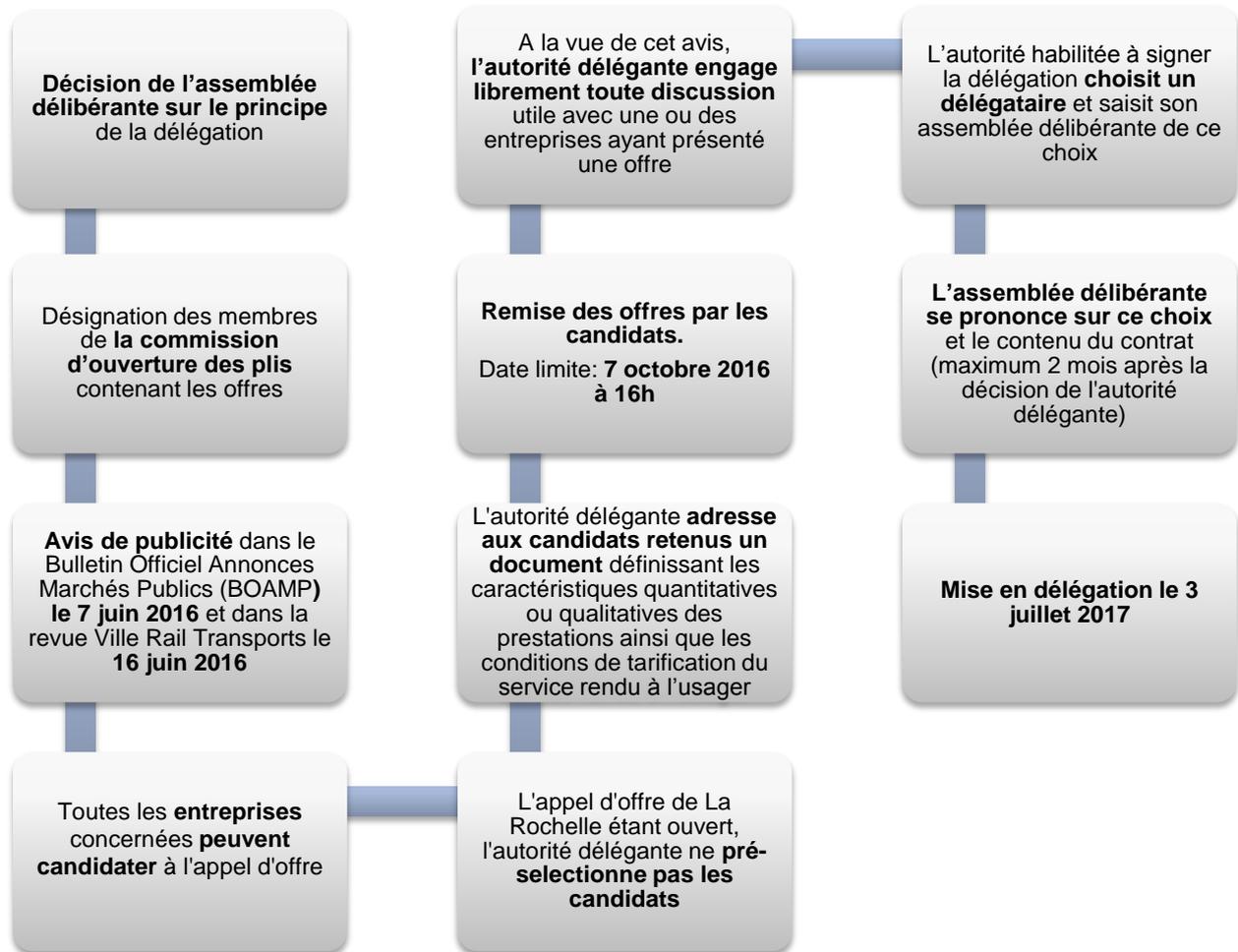


Figure 4 : Etapes de la procédure de choix d'un délégataire⁴⁷

III.1.a) Contexte et objectifs de l'appel d'offre urbain

Point de vue de l'autorité organisatrice des transports : CdA de La Rochelle

Premièrement, le contexte est marqué par l'extension du périmètre de la CdA avec l'arrivée de 10 nouvelles communes. Cette extension fait intégrer d'anciennes lignes départementales dans le réseau urbain Yélo. Les ressources financières contraignent aussi le contexte de l'agglomération. Avec un budget de 26 millions d'euros par an⁴⁸ pour le réseau urbain, la CdA maintient son budget tout en devant améliorer l'organisation de son réseau. Pour se faire, elle a dû revoir à la baisse les dépenses engagées par la régie exploitant le réseau de la première couronne. « C'est l'aboutissement de longues discussions avec la RTCR [...] Un

⁴⁷ Source : présentation orale sur le Service public et marchés publics du transport de voyageurs pour le MASTER TURP, ENPC 2015

⁴⁸ CABIRON Christine. Un nouveau réseau urbain pour La Rochelle en 2017. *Mobilicités*, 07/09/2015

point d'équilibre a été trouvé⁴⁹ » (propos de la vice-présidente de la CdA en charge des transports, Brigitte Desveaux et du président de la CdA, Jean-François Fontaine).

Deuxièmement, le réseau Yélo mis en place depuis 2009 présente un bilan mitigé de son fonctionnement : 3 lignes sur 22 transportent 50% de la clientèle. Cela traduit une mauvaise répartition des charges sur les lignes. De plus, la fréquentation réelle du réseau urbain s'élève à 9 millions de voyageurs par an ce qui est en deçà des fréquentations moyennes pour une agglomération de cette taille. Par exemple, le réseau de transport de Valence transporte 10,2 millions de voyageurs par an⁵⁰ pour un même nombre d'habitants concernés (autour de 210 000 habitants). Pour finir, la conscience environnementale dans les transports en commun reste un principe prioritaire pour les élus de la communauté de la Rochelle.

Les grands objectifs de la CdA via cet appel d'offre découlent directement du contexte présenté ci-dessus. Ce tableau résume les grandes actions de la CdA pour atteindre ses objectifs.

Objectifs	Actions
Préserver l'environnement	<p>Limiter la circulation sur le Port par une piétonisation grandissante</p> <p>Développer les lignes en site propre</p> <p>Achat de véhicules au carburant méthane plutôt que diesel</p>
Améliorer la fréquentation	<p>Développer l'intermodalité avec les pôles d'échanges ferroviaires</p> <p>Réadapter l'offre aux déplacements des usagers</p>
Desservir les nouvelles communes	Adapter l'offre à la faible demande en développant le Transport A la Demande (TAD)
Optimiser le réseau à budget constant	Réorganiser le réseau autour des lignes fortes de La Rochelle

Tableau 5 : Volonté d'actions de la CdA en fonction de ses objectifs⁵¹

Les objectifs fixés pour le transport scolaires sont précisés par type d'établissement.

Collèges : la CdA se dit satisfaite de l'offre actuelle et souhaite se concentrer sur l'intégration optimale des nouvelles lignes « collèges » en provenance des nouvelles communes.

⁴⁹ **BOURRIANNE Luc.** La Rochelle : un nouveau réseau de transport mais pas de changement d'exploitant ? *Sud-Ouest*, 29/10/2015.

⁵⁰ <http://www.mobilicites.com/011-2402-Valence-frequentation-a-la-hausse-et-arrivee-du-post-paiement.html>

⁵¹ Source : site de la Rochelle, <http://www.agglo-larochelle.fr>

Lycées : il y a une volonté forte de la CdA d'améliorer les lignes lycées. En effet, actuellement, le temps de parcours d'un lycéen lambda entre son domicile et son établissement de secteur est trop long. De plus, les horaires de bus ne sont pas du tout adaptés aux horaires d'établissement. Il arrive que des lycéens attendent près d'une heure devant leur établissement suite au passage trop matinale du bus. L'idée de la CdA à travers cet appel d'offre est de travailler d'une part avec les chefs d'établissements (décideurs des horaires de cours) et d'autre part sur une organisation des lignes de lycées autour de pôles d'échanges. (Cette organisation sera expliquée par la suite). Suite à l'extension à 28 communes, la CdA doit aussi travailler sur l'intégration des lignes anciennement départementales à destination des lycées de La Rochelle. L'objectif est d'assimiler les lignes scolaires lycées des nouvelles communes à moindre coût en favorisant le rabattement sur les lignes scolaires urbaines actuelles ou sur les pôles d'échanges.

Point de vue de l'exploitant actuel du réseau péri-urbain : Transdev Urbain La Rochelle

L'environnement de Transdev Urbain La Rochelle (TDU) est particulier. En effet, c'est l'exploitant actuel du réseau de deuxième et troisième couronne de la CdA. Il garantit l'exploitation du réseau urbain qui lui a été confié par la DSP de 2009 jusqu'à la prochaine DSP de juillet 2017. Les enjeux de cet appel d'offre pour TDU peuvent s'expliquer en deux axes. Le premier est contractuel car pour continuer à exercer sur La Rochelle, Transdev doit remporter à nouveau cette DSP. S'il perd ce contrat, seuls les conducteurs seront repris pour y travailler avec l'exploitant gagnant. Le deuxième axe est d'ordre historique. En effet, l'appel d'offre actuel intervient dans une situation de concurrence particulière pour Transdev. Pour en expliquer les origines et les conséquences, il faut d'abord comprendre l'organisation de TDU au sein de La Rochelle.

Le dépôt sur lequel se trouve TDU La Rochelle est historiquement le dépôt de l'exploitant interurbain. C'est une entreprise interurbaine, créée en 1959, qui est devenue une filiale du groupe Transdev. TDU a été créé en 2009 pour assurer le contrat de DSP de 2009 jusqu'à aujourd'hui. Les deux filiales du même groupe se retrouvent donc sur le même dépôt. Mais, elles ne partagent pas seulement un parking, le directeur du dépôt, le responsable Méthodes et Systèmes et la gestionnaire travaillent pour ces deux filiales. A sa création, des conducteurs interurbains ont ainsi pu rejoindre l'entreprise urbaine TDU. Il existe donc une connexion particulière entre ces deux entités permettant de comprendre pourquoi les échecs de l'un influencent l'autre. Avant 2008, Osecars exploitait l'ensemble des lignes départementales en

tant que délégataire. Pour la première fois, en 2008, Ocecars ne remporte pas l'appel d'offre et laisse place à Keolis, l'un des trois grands exploitants présentés en première partie de cet écrit. En perdant l'appel d'offre, Ocecars perd les lignes régulières mais aussi les lignes scolaires. Cependant, une partie des lignes scolaires départementales a été récupéré par Ocecars via un contrat de sous-traitance de Keolis, c'est un réel coup dur pour Transdev. Un an plus tard, TDU remporte le contrat de DSP qui regroupe 5 lignes régulières, 8 lignes scolaires, 4 renforts scolaires, des navettes scolaires et du TAD sur l'ensemble des deuxièmes et troisièmes couronnes. Cependant, le bilan est mitigé : TDU a respecté ses engagements en mettant en place un service de qualité sur le réseau qui lui avait été confié, mais la cohabitation avec la régie (en charge des lignes sur la première couronne) n'a pas été un succès. Effectivement, aujourd'hui encore, il existe des tensions notamment à propos de l'uniformisation du réseau entre ces deux exploitants. Ces discordes ont ralenti le travail de TDU devant, par exemple, passer par les services de la régie pour réaliser les cartes d'abonnement de ses usagers ou encore afin d'avoir accès aux données sur la fréquentation du réseau Yélo.

La CdA a réalisé un bilan de l'activité de TDU en tant que délégataire de la DSP actuelle. Ce bilan montre de très bonnes notes en ce qui concerne le coût, la technique et la qualité de service. Cependant, l'autorité organisatrice a pointé du doigt deux faiblesses de cet organisme, l'innovation et les relations qu'il entretient avec la régie. L'appel d'offre doit être une occasion pour TDU d'améliorer ses performances et d'éliminer ses faiblesses. Par ailleurs, Ocecars répond aussi à un appel d'offre mais du côté interurbain ce qui offre une opportunité supplémentaire au Groupe Transdev de prendre le dessus sur son concurrent Keolis.

III.1.b) Présentation de mes missions

Dans ce contexte, mes missions principales ont été d'accompagner mon maître de stage pour lui fournir des données sur les lignes scolaires à utiliser dans la réponse à l'appel d'offre. L'objectif est d'arriver à proposer une assimilation optimale au réseau des nouvelles lignes scolaires qui permettrait par la même occasion de réorganiser le réseau actuel de celles-ci. Parallèlement, j'ai réalisé des tâches pour la mise en place d'ateliers CM2 qui consistaient à informer les futurs collégiens sur les bus qu'ils allaient devoir emprunter pour se rendre à leurs établissements scolaires. Un travail de terrain a été aussi réalisé pour TDU sur l'île de Ré afin de l'informer sur l'offre des navettes électriques mise en place pour la saison estivale.

III.2) Première phase de travail : les collèges

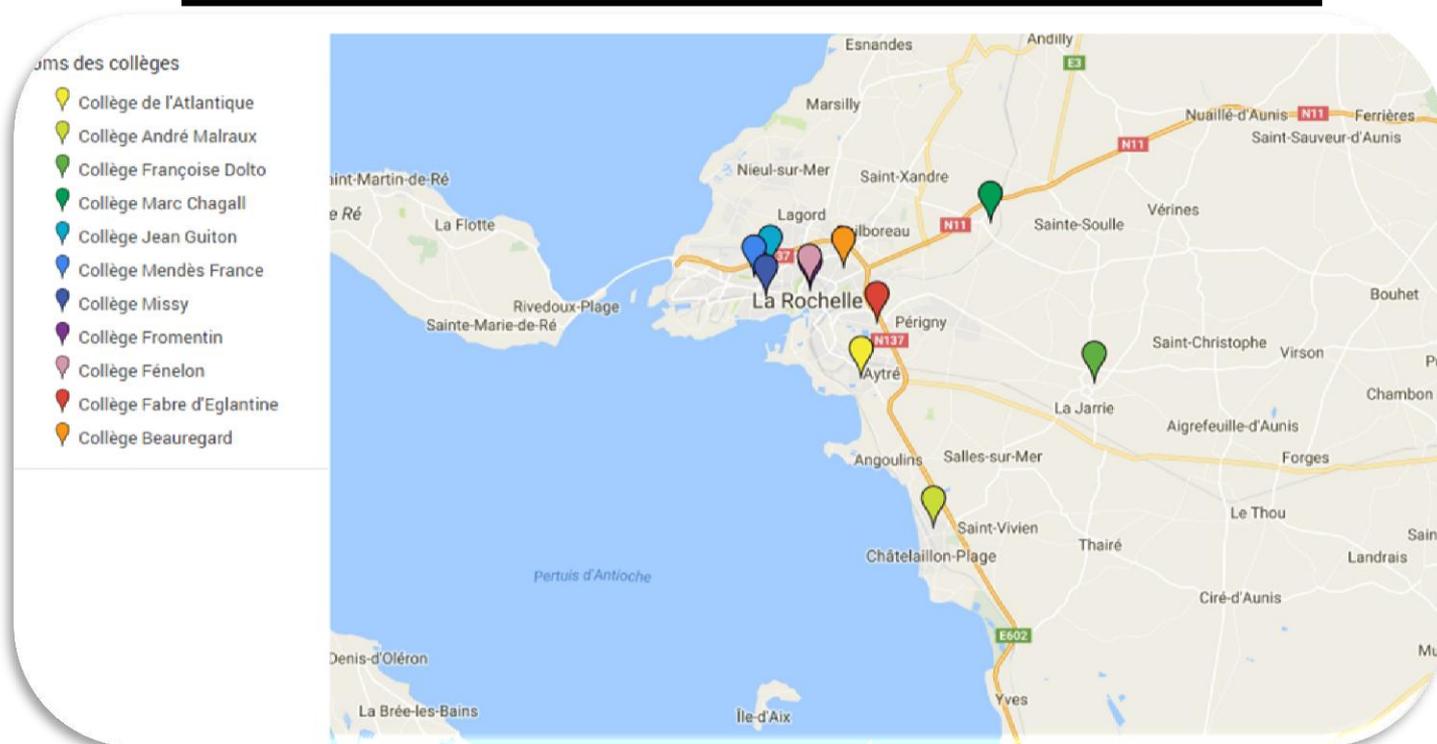
III.2.a) Retard de l'appel d'offre : recherche documentaire

Suite à diverses réunions avec les élus, la publication de l'appel d'offre et de son cahier des charges devait s'effectuer courant avril. Cependant, il n'est sorti que le 7 juin. La raison est restée floue puisque TDU, en tant qu'exploitant, n'a pas eu d'explication de la part de son autorité délégante. La supposition porterait sur des erreurs juridiques trouvées dans la rédaction du cahier des charges. En effet, l'appel d'offre de l'interurbain a été arrêté juste avant la sortie de l'appel d'offre urbain, suite à une procédure de justice liée à des erreurs juridiques. Il se peut alors que la CdA ait décidé de revoir à son tour son cahier des charges avant de le publier. Quoiqu'il en soit, ce retard a eu comme conséquence de désorganiser les équipes de TDU. En effet, au vue des enjeux de cet appel d'offre pour l'entreprise, TDU avait fait appel à différents experts du groupe Transdev afin de les mobiliser quelques semaines sur celui-ci à partir du mois d'avril. Suite à ce retard, la plupart des experts prévus n'étaient donc plus disponibles en juin car mutés sur d'autres appels d'offre en France. La direction a dû attendre juillet, soit un mois après la sortie de l'appel d'offre, pour mobiliser une nouvelle équipe d'experts.

Diagnostic collèges

En attendant cette équipe, nous avons utilisé le cahier des charges de l'appel d'offre interurbain pour avoir plus d'information sur les lignes départementales à intégrer dans le réseau urbain 2017. Comme évoqué précédemment, 19 lignes départementales sont concernées.

Pour comprendre l'enjeu de ces lignes, il est nécessaire avant tout de dresser un diagnostic de l'offre scolaire actuelle. Pour cela, le bureau d'études TTK (Transport Technologie Consult Karlsruhe) a réalisé une étude pour le compte de la CdA afin de faire un diagnostic de l'offre et d'émettre des axes d'intervention pour le nouveau réseau urbain. La carte ci-dessous permet d'identifier les différents collèges concernés par la desserte scolaire sur le territoire de la Cda.



Carte 8 : Localisation des collèges de la CdA (réalisation personnelle)

Chacun des 11 collèges, implantés sur le territoire de la CdA, est desservi par des circuits scolaires directs. Le tableau suivant fait le bilan de la desserte de ces collèges⁵².

Chaque collège a donc une desserte spécifique sauf pour les collèges de la Rochelle (Mendès France, Missy, Fromentin et Fénelon). Les collégiens doivent dans ce cas emprunter les lignes régulières du réseau Yélo, qui sont assez nombreuses pour assurer cette desserte.

Collège d'affectation	Lignes
Atlantique	15, 17, 145, 149, 37S
André Malraux	16, 29S, 198, 198-1, 199
Françoise Dolto	180, 180-1, 181, 182, 183, 184, 185, 17
Marc Chagall	38S, 144, 146, 145, 149
Jean Guiton	31S, 13S, 71
Mendes France	Lignes régulières
Missy	
Fromentin	
Fénelon	
Fabre d'Eglantine	18S, 78
Beauregard	75, 9S, 35S

Tableau 6 : Distribution des lignes en fonction des collèges⁵³

Les lignes notées en rouge, sont les lignes départementales qui permettent aux collégiens des 10 nouvelles communes d'aller dans leur établissement. Le travail va consister à associer ces lignes de manière optimale.

⁵² Offre de mobilité 2017, Conférence des Maires. Bureau TTK. 19/05/2015

⁵³ Source : données de la CdA et du CG de la Charente-Maritime

En faisant le bilan complet de ces lignes (fréquentation, nombre de services par jour, etc.), le bureau TTK et la CdA ont conclu que la desserte des collèges de la CdA répondait aux attentes des usagers. L'appel d'offre urbain ne préconise pas de modifications de la desserte des collèges.

Horaires des collèges

Pourtant, le rapport du Conseil Général sur l'harmonisation des horaires des établissements scolaires avec le transport scolaire⁵⁴ a montré des améliorations à mettre en place sur ces dessertes. Le diagnostic réalisée dans cette étude montre qu'il y a, en règle générale : 1 arrivée le matin, 2 sorties le soir et 1 sortie le mercredi midi. Le tableau ci-dessous montre la tendance des horaires fixés par les établissements.

On constate qu'il y a un écart plus ou moins grand entre l'arrivée du bus scolaire et le début des cours. Pour le collège Beauregard par exemple, les collégiens attendent plus de 30 min. De même le soir, les collégiens de Jean Guiton patientent 20 min en dehors de l'établissement avant de prendre le bus.

Horaires d'ouvertures	7h30 - 8h20
Horaires de début de cours	8h - 8h30
Temps d'attente entre l'arrivée du 1er transport et le début de cours	10'-15' (Beauregard : 35')
Horaires de sorties du mercredi midi	12h-12h30 (Mendès France : 13h30)
Horaires de sorties du soir	16h30 - 17h
Temps d'attente entre l'arrivée la fin des cours et les transports	5' (Guiton : 20')

Tableau 7 : Organisation des horaires dans les collèges de la CdA⁵⁵

TDU a donc pris en compte dans le processus d'intégration des nouvelles lignes scolaires, cette nécessité d'harmoniser les horaires de bus avec ceux des établissements.

III.2.b) Méthodologie d'intégration des nouvelles lignes collèges

Données comptages : diverses sources

Les études de TTK et du Conseil Général ont permis de cibler les lignes départementales concernées par l'extension du périmètre urbain. L'étape suivante est de déterminer les charges

⁵⁴ Conseil Général de la Charente-Maritime. Etude sur l'harmonisation des horaires des établissements scolaires et des transports scolaires de la CA de La Rochelle. 17 février 2012.

⁵⁵ Source : données 2012 du CG de la Charente-Maritime

(=fréquentation) des lignes. La charge d'une ligne donne des informations sur sa rentabilité (véhicules plus ou moins chargés), les arrêts les plus fréquentés et les tendances de fréquentation.

Pour obtenir ces comptages, le responsable du centre de TDU a fait appel aux ressources d'Ocecars, l'entreprise interurbaine de Transdev. Comme expliqué précédemment, Ocecars exploite les lignes scolaires départementales par le biais d'un contrat de sous-traitance avec Keolis. Etant dans le même groupe et sur le même dépôt, les documents ont été transférés avec rapidité et sans aucune difficulté. Il faut souligner l'intérêt majeur qu'ont ces deux entreprises à collaborer le plus possible ensemble. C'est un point à ne pas négliger pour la suite de l'appel d'offre. Les documents reçus sont des feuilles scannées de comptage (cf. Annexe 2) qu'il a fallu trier et exporter sur un tableur Excel.

Une fois ce travail réalisé, j'ai pu obtenir une première version de comptage des 19 lignes scolaires concernées. Cependant, ces comptages n'étaient pas assez rigoureux puisqu'il était possible d'avoir un nombre supérieur de descente par rapport aux

146		cc	Lundi 23	Mardi 24	Mercredi 25
Vérines - Dompierre sur Mer		LMMe/V	Montée	Descente	Montée
VERINES Stade	Départ	07:54	5	5	6
VERINES Place de l'Eglise		07:56	33	36	34
VERINES Fontpatour - Rue des Gués		08:00	2	3	3
VERINES Fontpatour Place de la Liberté		08:01	3	2	4
SAINTE SOULLE La Gabardelière		08:10	1	2	2
DOMPIERRE SUR MER Collège Marc Chagall		08:25	46	50	41
146		cc	Mercredi 25	cc	Lundi 23
Dompierre sur Mer - Vérines		Mercredi	Montée	Descente	LM/V
DOMPIERRE SUR MER Collège Marc Chagall	Mise en place	12:30			16:00
	Départ	12:35	38		16:05
SAINTE SOULLE La Gabardelière		12:41		3	
BOURGNEUF Bourg - Rue de la Commanderie		-		0	16:13
BOURGNEUF Gacheteries		-		0	16:15
SAINT MEDARD D'AUNIS Le Treuil Arnaudeau - D110		-		0	16:20
VERINES Fontpatour - Rue des Gués		12:46		3	16:25
VERINES Fontpatour Place de la Liberté		12:47		2	16:26

Image 1 : Extrait des comptages d'Ocecars

montées (ce qui est impossible à moins d'avoir mal compté le nombre d'élèves descendus ou d'avoir oublié une montée). Cela s'explique du fait que ce sont les conducteurs qui réalisent ces comptages durant leur service et qu'au moment d'une forte montée à un arrêt, le conducteur n'ait pas pu voir l'ensemble des élèves monter. De plus, ces comptages avaient été réalisés en 2014 ce qui les rendaient obsolètes. En effet, il y a beaucoup de mouvement dans le transport scolaire interurbain. Chaque commune, village, bourg est desservi en fonction de la présence d'un élève. Si une famille déménage ou si un élève a fini ses études, cela peut avoir comme conséquence de ne plus avoir d'enfant à aller chercher dans ce bourg par exemple. L'exploitant le prend en compte et supprime l'arrêt pour l'année scolaire suivante. De même,

un chantier pour la construction d'habitations dans un bourg dépourvu de scolaire en 2014 peut entraîner la demande de plusieurs familles en 2015 pour la desserte scolaire de leur bourg.

En interurbain, les arrêts changent donc d'une année à l'autre tout comme la fréquentation des lignes scolaires. Il était alors important de récupérer des données de comptages plus récents, sur l'année scolaire 2015/2016. Une demande auprès du département a été envoyée pour récupérer les comptages de Keolis réalisé dans le cadre de sa délégation. Une fois les comptages reçus, je les ai intégrés à ceux déjà récupérés d'Ocecars. Cela a permis d'obtenir les tendances de fréquentation soit en observant une baisse de charge entre 2014 et 2015 sur certains arrêts soit au contraire, une augmentation du nombre d'élèves à des arrêts spécifiques. Ces tendances de fréquentation permettent de faire des préconisations sur le nombre de véhicules à mettre en place sur les lignes pour la rentrée scolaire de 2017.

Assemblage des lignes : optimisation du nombre de véhicules

Au lieu de reprendre telles quelles les lignes départementales, la décision fût d'optimiser ces lignes en utilisant la capacité des bus. En effet, puisque ces lignes vont devenir des lignes urbaines, il sera alors possible d'y faire rouler des bus et non plus uniquement des cars. Or, la capacité des bus est bien plus grande (autour de 70 personnes) que celle des cars (maximum 40 personnes). L'idée est de faire la même chose avec un seul bus à la place de 2 cars. La mise en place d'une technique d'assemblage fut effectuée dans ce but.

Il faut tout d'abord trier les lignes en fonction de leur collège de destination : Marc Chagall (commune de Dompierre-sur-Mer), André Malraux (commune de Châtelailon-Plage) et Françoise Dolto (commune de La Jarrie). Au sein de ces trois groupes, il faut ensuite en parallèle observer les charges et les tracés. La charge d'un véhicule se compte par arrêt. Elle représente le nombre d'usager qui montent à l'arrêt X. Les tracés sont les itinéraires des lignes dessinés sur carte. Pour assembler deux lignes ensemble, il est nécessaire d'avoir :

- La charge de la ligne (résultant de la somme des charges des deux lignes assemblées) ne doit pas dépasser la limite autorisée dans les bus. Il faut aussi veiller à prendre en compte les tendances de fréquentation pour ne pas sous-estimer, la charge potentielle en 2017.
- Les tracés des deux lignes ne doivent pas être trop éloignés. Si le tracé de la première ligne commence au Nord pour aller au collège X et le tracé de la deuxième ligne

commence au Sud pour rejoindre le même collège, le tracé assemblé ne sera pas pertinent par rapport au temps de parcours.

Suite à cette méthodologie, six lignes ont pu être couplées en trois permettant une économie de 3 véhicules : 180 et 180-1, 184 et 185, 198 et 198-1.

Reconnaissance terrain : adaptation au parcours réel

Une fois le couplage réalisé et validé, il est nécessaire de tester les trois nouvelles lignes sur le terrain afin de vérifier la faisabilité du tracé et de réajuster les horaires de passages aux arrêts. Une fiche horaire pour ces trois lignes doit être mise en place avec les éléments suivants : origine/destination de la ligne, communes et arrêts desservis, horaires de passage et kilomètres réalisés entre chaque arrêt. Ci-dessous, un exemple d'une fiche horaire réalisée puis utilisée lors de la reconnaissance terrain.

Desserte du collège Françoise Dolto			
184	Saint Christophe - La Jarrie		
185	HLP	Dépôt	
	SAINT CHRISTOPHE	La Panonnière	
	SAINT CHRISTOPHE	Départ	
	SAINT CHRISTOPHE	Eglise	
	SAINT MEDARD D'AUNIS	La Navisselière rue de la Bauge	
	SAINT MEDARD D'AUNIS	La Couronne de Cugné	
	SAINT MEDARD D'AUNIS	Puyvineux Chemin de la Bataille	
	LA JARRIE	Collège Françoise Dolto	
	HLP	Dépôt	
	Total		
			HOR
			KM

Image 2 : Extrait de la fiche de reconnaissance terrain réalisée

La reconnaissance terrain s'est faite sur deux jours directement avec un bus et non une voiture. Le conducteur du bus a été choisi pour sa disponibilité et sa connaissance du territoire. Le trajet a débuté au dépôt jusqu'au premier arrêt de la ligne afin de mesurer le haut-le-pied (HLP). Le trajet HLP est un trajet



Carte 9 : Circuits réalisés et corrigés après la reconnaissance terrain

non commercial (sans voyageur) qui permet de faire le trajet dépôt-ligne commerciale. A partir, du premier arrêt et jusqu'au dernier, il a été mesuré le nombre de kilomètres effectués entre chaque arrêt mais aussi le temps de parcours en prenant en compte l'ouverture des portes à l'arrêt, la montée des élèves (temps plus ou moins long aux arrêts en fonction des comptages étudiés précédemment) et la fermeture des portes. La reconnaissance terrain a mis en évidence des trajets impraticables pour les bus, des arrêts difficilement visibles et des temps de parcours plus longs que ceux calculés par google maps. La reconnaissance s'est faite directement avec un bus et non une voiture. Une voiture aurait permis de tester la faisabilité du tracé sans risquer d'être bloqué sur un chemin trop étroit en bus.

Bilan de la restructuration des lignes

Après la prise en compte des problèmes rencontrés sur le terrain, les itinéraires ont été modifié ainsi que les horaires. Des fiches bilan ont été réalisées pour les trois lignes et mettent en évidence : la charge des véhicules, le nombre de véhicules, le temps de parcours et les horaires (cf. Annexe 3). Le nombre de kilomètres permet à l'exploitation de déterminer la consommation de carburant à prévoir pour réaliser la ligne. Une fois les temps de parcours réajustés, le responsable du centre a perfectionné cette restructuration en modifiant le début des courses en fonction des horaires des établissements.

Ainsi, plusieurs départs de lignes ont été retardés de 10 à 15 min pour une arrivée au collège 15 min avant le début des cours au lieu de 30 à 40 min d'attente. Le tableau ci-dessous fait le bilan des avantages et des inconvénients de ce système.

	Notation
Nombre de véhicules utilisés	3
Charges des véhicules	2
Temps de parcours	0
Horaires	1

Tableau 8 : Bilan de la restructuration des lignes scolaires

0 : la CdA ne souhaitant pas de modification de la desserte des collèges, il est déconseillé d'allonger les temps de parcours. La restructuration des lignes proposée par l'exploitant augmente le temps de parcours (entre 2 min à 13 min en plus) ce qui est un réel point négatif.

1 : les horaires sont positifs puisqu'ils s'adaptent aux horaires des établissements. Cependant, du fait d'un temps de parcours allongé, certains départs sont légèrement avancés.

2 : la restructuration améliore considérablement la charge des véhicules jusqu'à 71 montées. Cependant, il n'est pas conseillé de se rapprocher aussi près de la limite capacitaire maximale. Des imprévus (emménagements de nouvelles familles par exemple) pourraient faire augmenter la charge et faire dépasser la limite maximale.

3 : le nombre de véhicules est considérablement réduit grâce à cette restructuration : de 6 à 3 véhicules. C'est un réel point positif pour le coût d'exploitation.

L'intégration des nouvelles lignes départementales dans le réseau urbain a été réalisée dans un souci d'optimisation du transport scolaire. L'exploitant a fait preuve d'initiatives afin de proposer une réponse de qualité à l'appel d'offre. Cependant, la phase de négociation avec l'autorité délégante aura son importance pour convaincre la CdA des bienfaits de cette restructuration, non voulue à l'initiale.

III.3) Deuxième phase de travail : les lycées

L'étude de la desserte des lycées n'a pu démarrer que suite à la sortie de l'appel d'offre. En effet, contrairement à la desserte des collèges, il n'y avait pas assez d'éléments pour cibler en avance les attentes de la CdA sur la desserte des lycées. L'appel d'offre a fait surgir deux urgences à mettre en place :

- Réduire le temps de parcours des lycéens en provenance de la 2^{ème} et 3^{ème} couronne de La Rochelle
- Ajuster les horaires des transports à ceux des établissements

Afin de comprendre l'importance de ces deux actions, nous devons établir un diagnostic de la desserte actuelle des lycées de La Rochelle et connaître les axes d'intervention proposés par la CdA.

III.3.a) Diagnostic et objectifs de la desserte des lycées

Diagnostic de la desserte des lycées

Il y a 9 lycées au sein de la CDA (cf. carte ci-contre).

La desserte des lycées est assurée par des lignes régulières mais aussi par des lignes scolaires.

Il y a deux types de desserte scolaire : une desserte directe et une desserte via des pôles d'échanges où les différentes lignes péri-urbaines

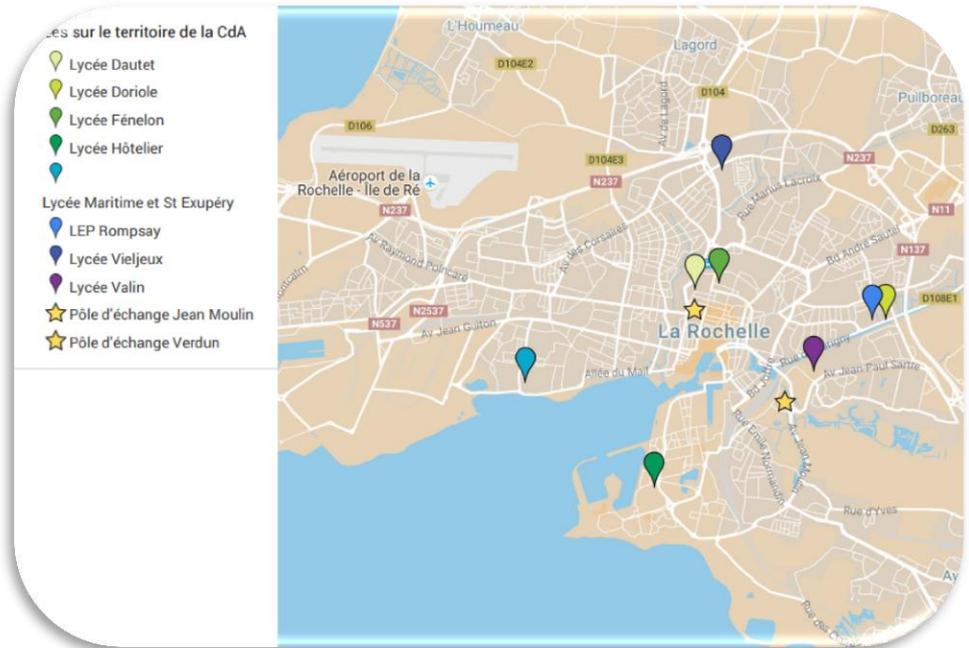
se rejoignent pour ensuite desservir les lycées grâce à un système de navette (pôle Verdun et pôle Jean Moulin, étoiles jaunes sur la carte).

Sur la desserte scolaire des lycées, les contraintes sont plus importantes que celles de la desserte des collèges.

Temps de parcours

Les temps de parcours sont plus longs pour les lycéens notamment en raison de la carte scolaire. La carte scolaire des lycées est plus étendue que celle des collèges provoquant un temps de parcours plus long pour les lycéens de la 2^{ème} et 3^{ème} couronne. La carte scolaire est assez bien respectée mais le choix des options spécifiques pose problème. En effet, le choix d'une option peut amener un élève à s'inscrire dans un lycée de l'autre bout de la ville rallongeant son temps de parcours de plus de 15 min (en prenant en compte la circulation dense aux heures de pointe). L'augmentation du nombre de scolaires mène à un manque de places dans les internats sur La Rochelle. Cela a pour conséquence de multiplier les arrêts de lignes scolaires en 2^{ème} et 3^{ème} couronnes et de rallonger le temps de parcours.

Horaires d'arrivée des bus



Carte 10 : Localisation des lycées de la Cda (réalisation personnelle)

La volonté de rendre accessible, par les transports en commun, tous les lycées pour chaque élève nécessite d'arriver suffisamment tôt aux pôles d'échanges pour pouvoir prendre ensuite les navettes. Enfin, il y a de réels problèmes de circulation dans la Rochelle entre 7h45 et 8h, obligeant les bus scolaires à pénétrer avant 7h40 dans La Rochelle. Les horaires d'arrivée aux établissements peuvent donc varier considérablement par rapport aux horaires de cours. C'est le cas pour le lycée Doriole, le lycée Valin et le lycée St Exupéry où les élèves attendent plus de 60 min entre leur arrivée en bus au lycée et le début de leurs cours.

Axes d'interventions proposés par la CdA

Il y a donc de réelles attentes sur les temps de parcours et l'adaptation des horaires. Dans le cahier des charges de l'appel d'offre urbain, la CdA a donc ciblé plusieurs axes d'intervention sur la desserte des lycées. Elle souhaite que les candidats proposent des solutions qui utilisent au maximum les lignes régulières du réseau Yélo afin de limiter le nombre d'arrêts superflus des lignes scolaires. En ce sens, l'exploitant devra mettre en place une synergie nouvelle entre les lignes régulières et les lignes scolaires.

Elle propose aussi de réfléchir sur des lignes scolaires de la 2^{ème} et 3^{ème} couronnes, réorganisées sur mesure pour ces communes afin d'améliorer les temps de parcours et permettre des arrivées moins tôt dans les établissements.

Elle insiste sur sa volonté de favoriser la desserte des lycées d'affectation (ceux compris dans la carte scolaire de l'élève). Pour cela, elle donne des priorités aux candidats : « Les lycéens qui vont sur leur établissement de secteur doivent disposer d'une desserte optimale c'est-à-dire directe, rapide et pas trop tôt. [...] Une desserte correcte (desserte directe ou avec une seule correspondance avec une ligne à forte fréquence 10 min) pour les lycées techniques et professionnels. [...] Une desserte possible pour les autres établissements via les pôles d'échange). »⁵⁶

III.3.b) Préparation à la stratégie sur la desserte des lycées

Pour aider les candidats à répondre aux objectifs fixés, la CdA a fourni, dans le dossier de l'appel d'offre, un tableau sur le nombre d'élèves (usagers du réseau Yélo) par lycée en

⁵⁶ Axes d'intervention pour la desserte future des établissements scolaires. Appel d'offre urbain La Rochelle. Page 100.

fonction des communes de résidence. Ayant remarqué des chiffres peu raisonnables, TDU a fait appel, en tant qu'exploitant actuel, à la CdA pour recevoir les informations sur les abonnées scolaires du réseau Yélo. Parmi ces informations, on y retrouve, pour chaque élève, la commune de domiciliation et le lycée de destination. En comparant les résultats du tableau de l'appel d'offre avec celui construit à l'aide des données transmises par la CdA, on retrouve de nombreuses erreurs d'estimation. Sachant que les tableaux proviennent tous deux de la CdA, TDU a posé une question publique à la CdA afin d'éclaircir ces résultats. Parallèlement, grâce aux données transmises par le Conseil Général, le même tableau a été établi de la fréquentation par lycée et commune de domiciliation pour les élèves habitant dans les 10 nouvelles communes et étudiant dans les lycées de La Rochelle.

III.3.c) Intégration des lignes scolaires départementales

Comme pour les collèges, les lignes départementales 117, 119 et 129 doivent être intégrées au réseau scolaire urbain. Elles desservent les lycées de Rompsay (117) et de Valin (129) et le pôle d'échanges Jean Moulin (117, 119 et 129).

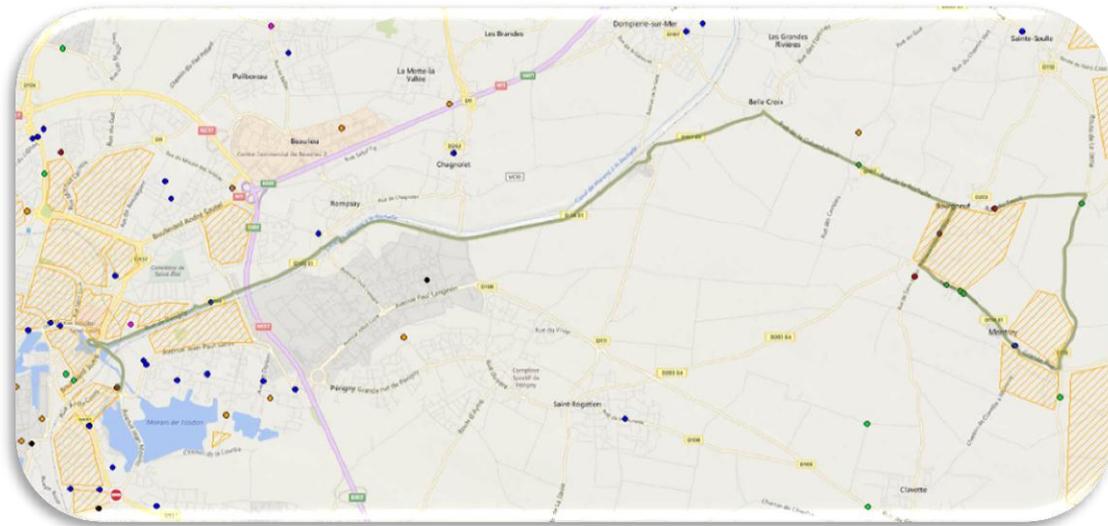
Le travail réalisé sur les lycées diffère du travail réalisé sur les collèges car la stratégie intègre cette fois-ci les lignes régulières du réseau urbain. En effet, la ligne régulière 39 dessert de nombreux arrêts en commun avec la 117 et la 129.

Etape 1 : Comptages

Tout d'abord, il est primordial d'obtenir toutes les informations sur les trois lignes départementales : trajet, arrêts, horaires, et fréquentation par arrêt. Ce travail a déjà été réalisé pour les lignes du département, au moment de l'étude sur la desserte des collèges. Ce travail a ensuite été achevé pour la ligne 39 grâce à l'utilisation des fiches horaires qui a permis de retranscrire le trajet, les arrêts et les horaires. Une fois cette étape réalisée, le responsable Etudes et méthodes a éclaté la ligne 39 c'est-à-dire qu'il a récupéré les validations à chaque arrêts sur les années 2014, 2015 et 2016. Cela permet d'avoir un comptage mensuel des montées/descentes sur cette ligne. Pour uniformiser les résultats avec ceux des deux lignes départementales, une moyenne de la fréquentation est réalisée sur chaque arrêt sur l'année 2015/2016.

Etape 2 : Trouver des arrêts communs entre le réseau régulier et scolaire

La collaboration avec Ocecars a encore été bénéfique dans le travail de TDU puisqu'il a permis d'avoir accès rapidement aux tracés des lignes départementales 117 et 129. Ces tracés, couplés à celui de la 39, a permis de mettre en évidence des portions d'itinéraires en commun entre ces trois lignes. Il a donc fallu croiser les fiches horaires de ces trois lignes afin de cibler les arrêts en commun. Ci-dessous, une carte d'itinéraire de la ligne 117, directement issue du système d'aide à exploitation.



Carte 11 : Itinéraire de la ligne 117⁵⁷

Etape 3 : Fusion des lignes et limite de fréquentation

Une fois les arrêts en commun de ces trois lignes validés, un premier assemblage est réalisé. Pour se faire, les charges aux arrêts concernés de la 117 et de la 129 sont transférées à la ligne 39. La fréquentation de ces arrêts étant limitée, l'addition des charges ne cause pas un dépassement de la limite capacitaire maximale d'un bus. Cependant, il faut veiller à la charge totale de la ligne 39. En effet, les charges ajoutées concernent les premiers arrêts de la ligne 39 qui, à cet endroit, n'est que très faiblement fréquentés. Or, plus le bus se rapproche de La Rochelle, plus il y a de montées. Il faut alors faire attention aux répercussions que pourrait avoir le transfert des scolaires (de la ligne 117 et 129 vers la ligne 39) sur la ligne régulière, il est préférable que celles-ci influencent uniquement la partie « scolaire » de la ligne (jusqu'au pôle d'échange).

Le transfert des arrêts en commun a éclaté les lignes 117 et 129 qui se voient respectivement privées de 3 et 4 arrêts. Cela représente, en termes de fréquentation, une perte de 75% pour la 117 et 40% pour la 129. Il faut donc trouver une solution pour rendre rentable ces lignes.

⁵⁷ Source : Responsable Etudes et Méthode de Transdev La Rochelle

117		2015	
Bourgneuf - La Rochelle		LMMeJV	Montées Descentes
BOURGNEUF	Le Calvaire Départ	06:57	6
SAINT MEDARD D'AUNIS	Le Treuil Arnaudeau - D110	06:59	1
MONTROY	Mairie - Place Léon Robin	07:02	7
BOURGNEUF	Gacheteries	07:03	5
BOURGNEUF	Bourg - Rue de la Commanderie	07:05	9
LA ROCHELLE	L.P Romsay	07:20	2
LA ROCHELLE	Pôle d'Echanges Jean Moulin	07:26	26
Total			28 28
Arrêts prochainement desservis par la ligne Lycées			
Clients prochainement reportés sur la ligne 39			

Image 4 : Extrait du tableau réalisé sur la fragmentation de la 117 et 129 (réalisation personnelle)

Etape 4 : fusion des lignes 117 et 129 fragmentées

Pour fusionner ces deux lignes fragmentées, suivre la cartographie des tracés apporte des éléments de compréhension afin de raccorder de manière optimale la 117 et la 129. Pour cela, le temps de parcours de la ligne fusionnée ne doit pas être supérieur au temps de parcours de la 117 et de la 129 pour que les lycéens n'en pâtissent pas. Une fois le tracé réalisé, les étapes suivies pour la desserte des collèges sont les mêmes que pour les lycées : détermination des horaires, reconnaissance terrain et adaptation des horaires à ceux des établissements. Le résultat de cette fusion est donné en annexe 4 sous forme de fiche horaire et de carte.

III.4) Innovation du transport scolaire

Dans le cadre de la délégation de service public actuelle, la CdA, en tant qu'autorité délégante, a transmis un bilan à TDU sur son activité de délégataire. Il s'est révélé en grande partie positif notamment sur les questions de qualité de service, de coûts et d'environnement. Cependant, la CdA a pointé comme points faibles chez TDU, l'innovation et les relations avec la RTCR. Les relations avec les RTCR étant principalement des problèmes de relations humaines, l'innovation semble être le point que TDU peut améliorer rapidement. Cela lui donnerait théoriquement, un sans-faute pour la réponse à l'appel d'offre.

Le travail de stage, détaillé plus haut, reste de l'ordre de la technique d'exploitation. Pour autant, il n'y a pas uniquement la technique qui doit être travaillée pour répondre à l'appel d'offre. C'est dans ce sens que TDU mesure l'importance du marketing et des innovations. En effet, la direction a fait appel, dans l'équipe d'experts, à une chef de projet au pôle Projets et Innovation de Transdev. Cette experte a entrepris une vaste démarche pour faire évoluer le transport scolaire. Elle a notamment mis en place des ateliers de créativité sur le transport

scolaire⁵⁸. Ces ateliers, composés d'un large panel d'acteurs du transport scolaire, ont débouché sur 4 thèmes d'action.

Thème 1 : l'optimisation et l'organisation des horaires des circuits scolaires

Thème 2 : la qualité de service et l'information des voyageurs

Thème 3 : les arrêts

Thème 4 : la construction de la politique clientèle du scolaire

Suite à ces ateliers, de nombreuses idées ont été triées pour donner 5 projets d'innovation⁵⁹.

- Logiciel d'optimisation et processus d'inscription

L'idée est de limiter le nombre d'acteurs lors de l'inscription des élèves. C'est actuellement le département qui gère les inscriptions et non le transporteur qui, pourtant, est le principal intéressé pour connaître les charges qu'il doit transporter. Dans le Loiret, le département a, par exemple, délégué l'ensemble des inscriptions à une société de transport qui permet de tout centraliser. L'objectif de ce logiciel est aussi d'anticiper les inscriptions. En effet, il faut considérer que la majorité des élèves passe la classe supérieure dans le même établissement et réalise donc le même trajet chaque année. Les redoublements, les déménagements etc. ne sont que des cas particuliers qui devront être repris sur le logiciel avant la rentrée scolaire.

- Instance bureau des temps

Il y a peu de communication entre les acteurs du transport scolaire. Par exemple, le chef d'un établissement se préoccupe du transport scolaire car il influence directement la concentration de ses élèves en cours mais aussi sur le choix d'orientation de l'élève (si le temps de transport est trop long, l'élève choisit l'établissement le plus proche). Le transporteur se préoccupe des horaires de cours fixés par le chef d'établissement car dans certains cas, un décalage des horaires peut permettre d'économiser deux véhicules ou rendre le temps de parcours moins long. L'objectif de cette instance est donc de faire discuter ensemble ces deux parties afin de définir de façon optimale le transport scolaire.

⁵⁸ **Transdev**. Repensons le transport scolaire pour inventer la mobilité des jeunes, 12/05/2016.

⁵⁹ Informations tirées de l'entretien réalisé sur les ateliers de créativité, avec **Claire Poursin**, le 22/07/2016.

- Politique clientèle

Elle se compose pour l'instant de deux formations pour les conducteurs : un simulateur de conduite et une formation management sur l'accueil et le comportement à adopter avec des scolaires. En effet, les conducteurs scolaires doivent, en plus de veiller à la sécurité et à la conduite, vérifier les cartes une à une et faire de la discipline pendant leur conduite. Ce sont des compétences qui doivent être apportées aux conducteurs. Ces formations permettent aussi de replacer le scolaire en tant qu'usager à part entière.

- Car scolaire connecté

Généralement il n'y a pas de billettique dans les cars. Cela pose problème pour les statistiques de fréquentation et d'OD à faire mais aussi problème pour les parents qui parfois s'inquiètent de savoir si leur enfant est bien monté dans le véhicule ou non. L'idée est de mettre en place un système innovant de billettique qui permettrait de savoir (et de prévenir pour les parents ou les établissements qui le souhaitent) si l'enfant est bien monté dans le car à tel arrêt. Le cahier des charges a été diffusé aux spécialistes de la billettique en juillet 2016.

- Arrêt scolaire : Oxymore

Couramment, en sortie de communes, les arrêts ne sont pas banalisés (pas de marquage au sol, pas de poteau, etc.). C'est un réel problème de sécurité qui se pose. La mise en place d'un arrêt coûte cher à une commune. Aussi, lorsqu'elle en met un en place sur la demande du transporteur, elle souhaite rentabiliser cet investissement et exige que cet arrêt soit desservi. Or, en interurbain les arrêts sont changés régulièrement car ils sont souvent localisés dans des bourgs où il suffit que les quelques élèves qui utilisaient le service aient terminé leurs études. Il est donc nécessaire pour une optimisation constante des circuits scolaires de bouger les arrêts. Le pôle propose de mettre en place des arrêts mobiles dits Oxymore sous forme de kit qui permettrait le temps d'une année scolaire de banaliser un arrêt (bornes, lumière, assise, etc.). Pour se faire, le pôle a fait appel à une école d'ingénieur pour proposer différentes gammes de kit.

Ces projets sont plus ou moins longs à mettre en place mais sont certainement, de très bonnes pistes pour répondre aux besoins du transport scolaire en Charente Maritime. Il serait, assurément, bénéfique pour TDU d'en prendre compte dans la réponse à appel d'offre.

Bilan

La loi RCT a amené la CdA de La Rochelle à augmenter son périmètre de 10 nouvelles communes. Cette extension est à l'origine d'un important travail d'exploitation pour intégrer le réseau scolaire de ces communes au sein du réseau Yélo. La méthodologie d'intégration prend en compte principalement les charges comptées sur les lignes scolaires et les itinéraires actuels. La stratégie de TDU a été de valoriser cette méthodologie en l'incluant dans un processus plus global d'amélioration des transports scolaires. En effet, l'objectif a été d'améliorer les lignes scolaires existantes en augmentant la capacité des véhicules et en optimisant les itinéraires actuels. Cette réorganisation a ensuite été intégrée au réseau actuel de manière à redonner du poids à une ligne régulière et à améliorer les cohérences dans les horaires. Pour améliorer le système scolaire, il ne faut pas s'arrêter à l'optimisation de l'exploitation. L'innovation est un facteur non négligeable dans le développement du transport scolaire. A travers l'exemple de l'appel d'offre du réseau périurbain de La Rochelle, on peut observer toute la stratégie mise en œuvre par les différents acteurs (autorité organisatrice, exploitants et chefs d'établissement, etc.) pour utiliser à bon escient ces bouleversements territoriaux.

Conclusion

La première partie de ce mémoire a montré la complexité du transport scolaire tant dans son organisation que dans la législation qui le régit. Elle a aussi permis de connaître les différents acteurs qui font vivre le transport scolaire. Chacun a son rôle : organiser pour l'autorité organisatrice, exploiter pour les transporteurs, gérer la demande pour les chefs d'établissements. Ces acteurs travaillent ensemble pour optimiser l'organisation du transport scolaire.

La deuxième partie, plus contextuelle, a permis de comprendre les enjeux d'aujourd'hui du transport scolaire. Deux réformes en bousculent l'organisation : la loi RCT et la loi NOTRe. La première donne plus de place aux territoires urbains et la deuxième transfère les compétences à un nouvel acteur : la région. Le transport scolaire en zone urbaine a des spécificités différentes de celles de l'interurbain ce qui oblige les acteurs à réorganiser le transport scolaire. Le changement d'autorité en interurbain reste encore flou à l'heure actuelle car il n'est effectif qu'à partir du 1^{er} janvier 2017. C'est donc une période de questionnement et d'inquiétude vis-à-vis de ce bouleversement historique. L'intérêt et le bienfondé de cette réforme semblent remis en question, cependant cela ne se répercute pas sur l'organisation du transport scolaire.

En ce sens, la troisième partie traite exclusivement des changements occasionnés par la loi RCT. L'exemple de l'appel d'offre de La Rochelle illustre qualitativement les enjeux de ce changement du point de vue du transporteur. L'extension des territoires urbains entraînent l'intégration de lignes interurbaines dans le réseau urbain. Celle-ci n'est pas sans difficulté car elle implique de mettre à niveau ces anciennes lignes départementales : possibilité d'utiliser des bus, nécessité de regrouper les charges, connexion avec le réseau urbain en place. Cependant, l'extension des territoires urbains n'est pas qu'une question d'intégration des lignes interurbaines dans le réseau urbain. Elle doit être l'occasion de revoir l'organisation générale du transport scolaire.

Trop souvent considéré comme un transport de second rang, le transport scolaire nécessite un réel souffle de modernisation. Les transporteurs ont alors tout intérêt à proposer des innovations. Au lieu d'être source d'inquiétudes, ces changements territoriaux doivent servir de moteur pour dynamiser le transport scolaire en France. La région, en tant que

nouvelle autorité compétente, a donc un défi de taille à relever. Tout d'abord, elle devra acquérir l'ensemble des connaissances des départements sur le transport scolaire (organisation des réseaux, réglementation, tarifs en vigueur, etc.). Ayant l'habitude du transport régional, il sera nécessaire qu'elle revoie sa manière d'appréhender les transports de voyageurs de façon à s'adapter aux problématiques des élèves : desserte de proximité, relations avec les établissements scolaires, variabilité des arrêts, etc. En plus de l'unification des organisations du transport scolaire entre chaque département, la région pourra en profiter pour revaloriser le transport scolaire en axant sur la modernisation de son exploitation (renouveau du parc de véhicules, développement de logiciels d'inscription, amélioration de la sécurité, etc.) et sur l'innovation (arrêts mobiles, véhicules connectés, etc.).

Ce stage de fin d'études m'a permis d'analyser la place des exploitants privés dans ce contexte de changement. De plus en plus, le travail des exploitants ne consiste pas uniquement à exploiter le réseau et à répondre strictement au cahier des charges de leur autorité organisatrice. A travers cet appel d'offre, TDU a montré une réelle implication pour participer à ces changements. L'exploitant fait force de proposition pour accompagner l'autorité délégante vers une modernisation du transport scolaire. Que ce soit pour la région ou pour une autorité urbaine, la collaboration entre les différents acteurs du transport scolaire est une force non négligeable pour aider à relever ce défi.

Références bibliographiques

Ouvrages

BESSONE Maryline, LACROIX Emilie, ELEOUET Daniel. *Etude sur l'harmonisation des horaires des établissements scolaires et des transports scolaires de la CA de La Rochelle.* Conseil Général de la Charente-Maritime, 17 février 2012.

CERTU. *Grands groupes français de transport de voyageurs (les).* Chronique des années 2001 à 2006. Coll. Dossiers, 1er avril 2007.

Conseil National des Transports. *Guide pour la sécurité des transports scolaires.* A l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires. Janvier 2011. p. 8-74

DARMON Oliver. *Le transport des scolaires.* Paris : Imprimerie Chibrat, coll. « Cibles », août 2005. 348 p.

ENPC. *Service public et marchés publics du transport de voyageurs.* Master TURP. 2015

GUGENHEIM Jean-Marie et SELOSSE Pierre. *Stratégies des grands groupes français de transport de voyageurs.* Etude O.E.S.T. /D.T.T., 1991. p.99-125.

ROCHELLE Marie-Catherine et MARTIN Clément. *Le transport public de personnes : le transport d'enfants.* Pôle Appels d'Offres France et Régulation, Direction Juridique de Transdev France. 2016

Articles

Agglomération de La Rochelle. J-30 : écrivons ensemble une nouvelle page de notre histoire. *Point Commun*, n°88, décembre 2013, p.12-15.

BENANBED Shahinez. Transports scolaires : les mille et une inconnues du transfert aux régions. *La gazette des communes*, 11/03/2016.

BOURRIANNE Luc. La Rochelle : un nouveau réseau de transport mais pas de changement d'exploitant ? *Sud-Ouest*, 29/10/2015.

CABIRON Christine. Un nouveau réseau urbain pour La Rochelle en 2017. *Mobilicités*, 07/09/2015

CABIRON Christine. Valence : fréquentation à la hausse et arrivée du post-paiement. *Mobilicités*, 04/11/2013

CESAR Nicolas. La région ALPC veut imposer sa méthode à l'Etat pour transférer les compétences des départements. *La gazette des communes*, 19/02/2016.

Communauté d'Agglomération de La Rochelle. La politique déplacement de la CDA de La Rochelle. *Rencontres régionales de l'aménagement en Poitou-Charentes*, 21 septembre 2012.

DAVEZIES Laurent. Vers un retournement historique des inégalités territoriales ? Rapport à l'Institut Caisse des Dépôts pour la Recherche et le PUCA, *L'œil*, mai 2014.

DUMONT Gérard-François. Les nouvelles régions françaises : des géants géographiques aux attributions minuscules. Les analyses de Population & Avenir. *HAL archives-ouvertes*, décembre 2015, p.1-5.

FOIN Michèle. Transports scolaires, « le maillon oublié » de la réforme des rythmes scolaires. *La Gazette des communes*, 11 septembre 2013. Dossiers d'actualité, France.

Inconnu. Collectivités territoriales : perspectives et enjeux de la loi du 16 décembre 2010. *Vie publique*, 1^{er} mars 2011. Archives, dossiers d'actualité.

Inconnu. Le maire a-t-il une responsabilité en matière de transports scolaires ? *Association des Maires Ruraux de France*, 16 janvier 2013.

Jean-Marc Joannès, Aurélien Hélias, Jean-Baptiste Forray. Réforme territoriale : un projet de loi qui muscle l'interco et « dévitalise » le Département - Décryptage. *La Gazette des communes*, 6 juin 2014. A la une, dossiers d'actualité.

LEFEBVRE Rémi. L'impensé démocratique de la réforme territoriale. *La vie des idées*, 9 mars 2010.

NANGERONI Cécile. Comment Transdev veut dépoussiérer le transport scolaire. *Ville, Rail et Transports*, 16 mai 2016.

NEGRIER Emmanuel. Métropolisation et réforme territoriale. *Revue française d'administration publique*, 2012, n°141, p. 73-86.

Webographie

Site sur la législation actuelle du transport scolaire : www.developpement-durable.gouv.fr/Les-transports-scolaires et www.legifrance.gouv.fr

Site du réseau de Villeneuve sur Lot : www.grand-villeneuvois.fr/transport-scolaire

Site du réseau d'Arcachon et ses environs : www.bus-baia.fr

Site de Transdev Urbain La Rochelle et Osecars : www.vtu.osecars.fr

Site de la RTCR : www.rtc.fr

Site de la CdA de La Rochelle : www.agglo-larochelle.fr

Site du réseau Yélo : www.yelo.agglo-larochelle.fr

Site sur la loi RCT du 16 décembre 2010 : www.collectivites-locales.gouv.fr/regles-modification-statutaire

Site sur la loi NOTre : www.lagazettedescommunes.com et www.legifrance.gouv.fr

Annexes

Annexe 1 : Tableau synthétique de la réglementation sociale des transports par route

Annexe 2 : Feuille de comptages Osecars (données 2014)

Annexe 3 : Fiches bilan de la restructuration des lignes collèges

Annexe 4 : Fiche bilan de la fusion des lignes 117 et 129

Annexe 5 : Note d'Information

Annexe 6 : Livret des travaux des étudiants

Annexe 7 : Affiche T.F.E

Annexe 1

Source : CNT

TABLEAU SYNTHETIQUE

REGLEMENT (CE) N°561/2006	
Durée maximale hebdomadaire de temps de conduite	<ul style="list-style-type: none"> • 56 heures de conduite maximum sur une semaine • 90 heures de conduite maximum sur deux semaines
Pause	<ul style="list-style-type: none"> • 45 minutes au moins après une période de conduite de 4 heures 30 au plus. <p>Cette pause peut être fractionnée en <u>deux périodes</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la première d'un minimum de 15 minutes, - la seconde d'un minimum de 30 minutes prise au plus tard à l'issue de la période de 4h30 de conduite
Repos journalier	<ul style="list-style-type: none"> • 11 heures : repos normal • 3 heures + 9 heures : repos normal fractionné • 9 heures trois fois au maximum entre 2 temps de repos hebdomadaire : repos réduit
Conduite en équipage	Chaque membre de l'équipage doit bénéficier <u>d'au moins 9 heures consécutives</u> de repos au cours de chaque période de 30 heures
DISPOSITIONS NATIONALES	
Amplitude	<ul style="list-style-type: none"> • 14 heures maximum en simple équipage, • 18 heures en équipage composé de conducteurs multiples
Conduite continue de nuit	<ul style="list-style-type: none"> • 4 heures maximum
Durée maximale hebdomadaire du travail	<ul style="list-style-type: none"> • 48 heures

Annexe 2

		Lundi 23		Mardi 24		Mercredi 25		Jeudi 26		Vendredi 27	
		Matin	Après-midi	Matin	Après-midi	Matin	Après-midi	Matin	Après-midi	Matin	Après-midi
Saint Georges du Bois - La Rochelle											
124											
SAINT GEORGES DU BOIS Poléon		06:32	1	0	0	0	0	0	0	0	0
VOUHE Eglise		06:38	3	3	2	2	2	2	2	2	2
PUYRAVAULT Blameré		06:44	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BOUHET Ecole		06:51	5	7	5	6	8	7	8	7	8
VIRSON Les Haies de Virson		06:55	2	3	5	6	8	7	8	7	8
VIRSON Ecole Maternelle		06:58	2	3	5	6	8	7	8	7	8
CLAVETTE Mairie		07:08	3	5	7	7	7	7	7	7	7
LA ROCHELLE Lycée Valin - Avenue Jean Paul Sartre		07:22		12	12	11	6	1	1	2	12
LA ROCHELLE Pole d'Echanges Jean Moulin		07:26		12	13	10	23	15	15	15	15
LA ROCHELLE Maison de la Charente Maritime		07:34	9	21	24	3	23	2	13	1	1
LA ROCHELLE Europe - Boulevard de la République		07:49	2	2	2	3	2	2	2	2	2
LA ROCHELLE Lycée Hôtelier - Avenue des Minimes		07:50	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LA ROCHELLE Lycée Hôtelier - Avenue des Minimes		07:53	7	19	21	21	21	21	21	18	18
124											
La Rochelle - Saint Georges du Bois											
LA ROCHELLE L.P. Rompsay	Mise en place	12:24		17:24							
LA ROCHELLE Pole d'Echanges Jean Moulin	Depart	12:29	35	17:29	2	4	4	52	52	8	8
	Arrivée	12:36	35	17:36	2	2	2	52	52	8	8
	Depart	12:44	26	17:44	18	13	16	52	52	10	8
CLAVETTE Mairie		12:57	8	17:57	2	13	16	2	2	10	1
VIRSON Ecole Maternelle		13:09	4	18:09	5	5	1	5	5	5	2
VIRSON Les Haies de Virson		13:12	6	18:12	5	5	2	5	5	3	2
BOUHET Ecole		13:15	6	18:16	5	5	3	3	3	3	2
PUYRAVAULT Blameré		13:18	0	18:18	0	0	0	0	0	0	0
VOUHE Eglise		13:21	2	18:21	1	0	2	0	3	0	2
SAINT GEORGES DU BOIS Poléon		13:26	0	18:26	0	0	0	0	0	0	0

Durée

Arrivée

Annexe 3

198						
Thairé - Châtelailion Plage		LMMeJV	Montées	LMMeJV	Montées	Kilomètres
THAIRE	La Fondelay rue de la Madeleine	07:53		08:55	1	0
THAIRE	La Gravelle	07:56	9	08:58		2,2
THAIRE	Stade	08:01	15	09:03	3	3,2
THAIRE	Georges Musset	08:05	35	08:06	9	1
THAIRE	Mortagne	08:09	11	09:09	2	1,9
CHATELAILLON PLAGE	Collège André Malraux	08:20		09:20		6,4
Total			70		15	14,7
HLP						
Aller Dépôt - Thairé		24 min	20,1 km			
Retour Chatelaillon - Dépôt		20 min	13,5 km			

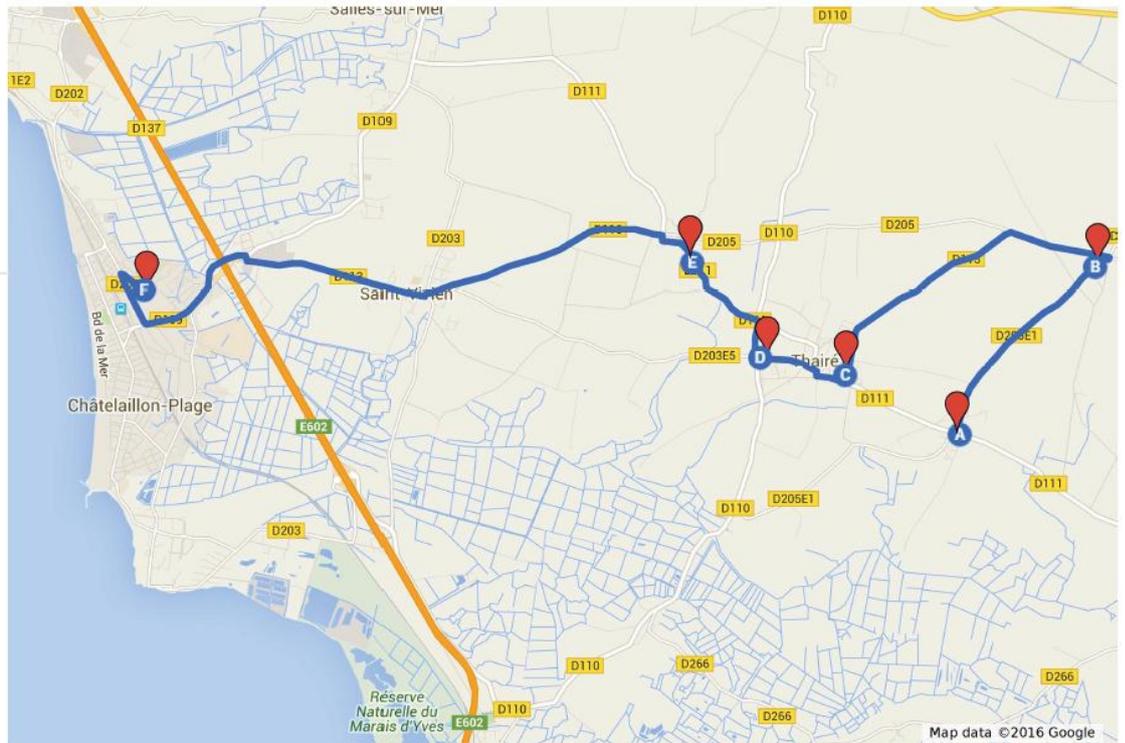
Ligne 198&198-1

Arrêts de la ligne 198&198-1

- La Fondelay
- La Gravelle
- Stade
- Georges Musset
- Mortagne
- Collège André Malraux

Tracé de la ligne 198&198-1

- **A**
1 Rue de Saintonge, 17290 Thairé, France
- **B**
9 Rue du Château d'Eau, 17290 Ballon, France
- **C**
3 Rue des Cerisiers Fleurs, 17290 Thairé, France
- **D**
7-9 Rue Georges Musset, 17290 Thairé, France
- **E**
8-10 Rue du Gén de Gaulle, 17290 Thairé, France
- **F**
59 Avenue Surcouf, 17340 Châtelailion-Plage, France



Ligne 180&180-1				
Montroy - Clavette - La Jarrie		LMMeJV	Montées	Kilomètres
MONTROY	Les Ormeaux - D110 (Départ)	08:00	15	0
MONTROY	Mairie - Place Léon Robin	08:02	8	0,7
MONTROY	Gacheteries	08:05	5	1
MONTROY	Saint Julien de Montroy	08:07	2	0,6
CLAVETTE	Les Massardes	08:12	13	3,5
CLAVETTE	Mairie	08:14	27	0,6
CLAVETTE	Croix Fort	08:17	1	1
LA JARRIE	Collège Françoise Dolto	08:20		1,1
Total			71	8,5
HLP				
Aller Dépôt - Montroy		20 min	14,3 km	
Retour Collège - Dépôt		20 min	12,7 km	

180&180-1

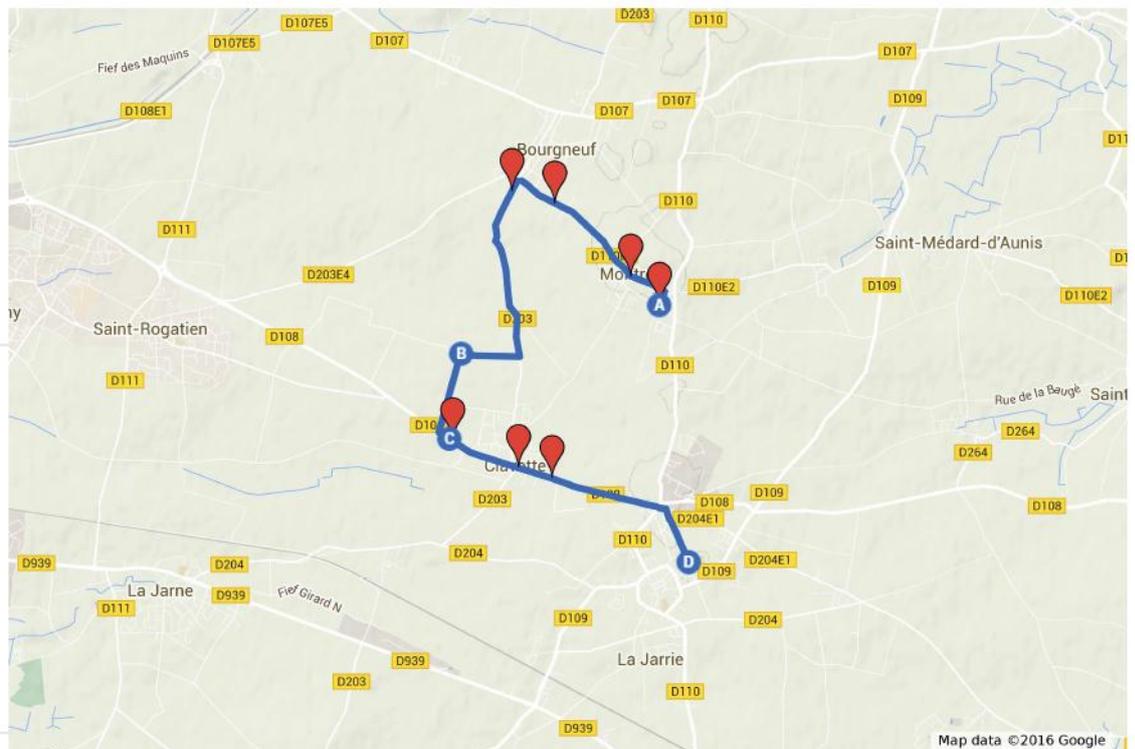
Arrêts de la ligne 180&180-1

-  D110 - Les Ormeaux
-  Mairie - Place Léon Robin
-  Gacheteries
-  Saint Julien de Montroy
-  Les Massardes
-  Mairie
-  Croix-Fort
-  Collège Françoise Dolto

Tracé de la ligne 180&180-1

-  **A**
8 Rue du Clos Jousseauem,
17220 Montroy, France
-  **B**
1 Chemin de Pommerou,
17220 Clavette, France
-  **C**
D108, 17220 Clavette, France
-  **D**
16 Rue du Chemin Vert, 17220
La Jarrie, France

Direction : Collège Françoise Dolto



Ligne 184-185				
Saint Christophe - La Jarrie		LMMeJV	Montées	Kilomètres
SAINT CHRISTOPHE	La Panonnière	08:00	5	0
SAINT CHRISTOPHE	Eglise	08:06	41	3,2
SAINT MEDARD D'AUNIS	La Navisselière rue de la Bauge	08:07	3	0,5
SAINT MEDARD D'AUNIS	La Couronne de Cugné	08:10	8	2,4
SAINT MEDARD D'AUNIS	Puyvineux Chemin de la Bataille	08:15	10	2,8
LA JARRIE	Collège Françoise Dolto	08:18		2,3
Total			67	11
HLP				
Aller Dépôt - Saint Christophe	30 min	22,1 km		

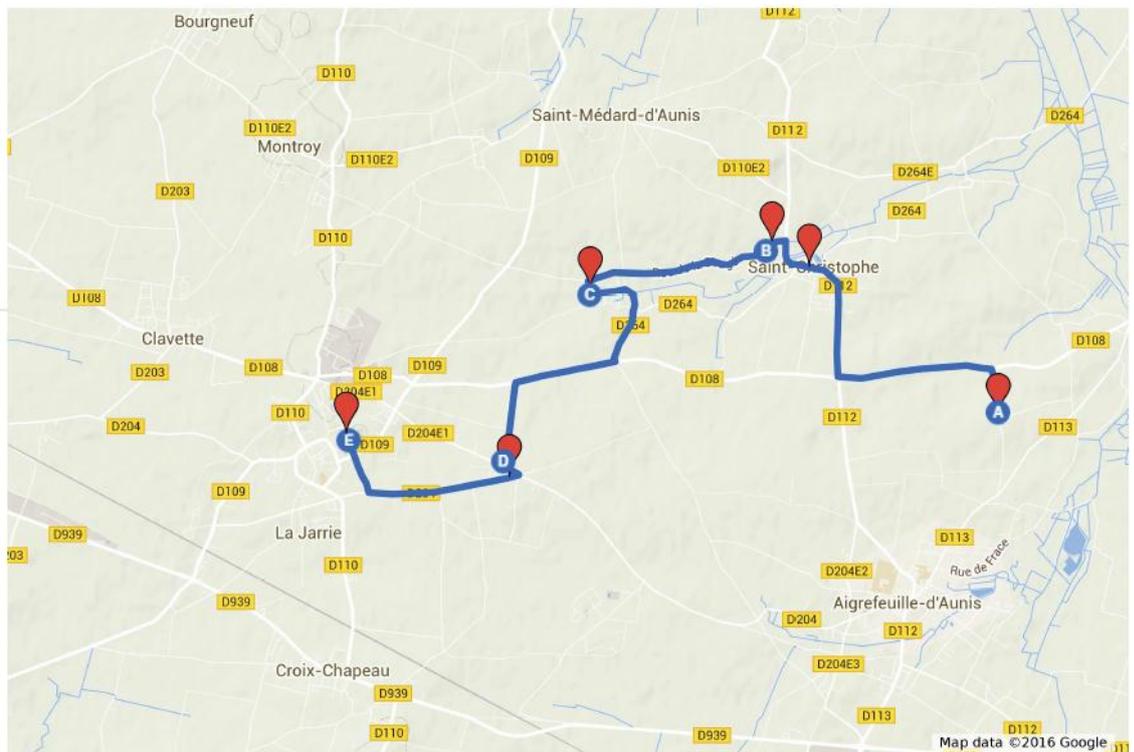
Ligne 184-185

Arrêts de la ligne 184-185

-  La Panonnière
-  Eglise - Saint Christophe
-  La Navisselière - Saint Médard
-  La Couronne de Cugné
-  La Jarrie - Puyvineux
-  Françoise Dolto

Tracé de la ligne 184-185

- A**
3-5 Route de Virson, 17220 Saint-Christophe, France
- B**
9 Rue de la Bauge, 17220 Saint-Médard-d'Aunis, France
- C**
5 Rue du Rivaud, 17220 Saint-Médard-d'Aunis, France
- D**
31 Chemin des Fous, 17220 Saint-Christophe, France
- E**
12 Rue du Chemin Vert, 17220 La Jarrie, France



Direction : Collège Françoise Dolto

Transport scolaire et mutations territoriales

Note d'Information

Elsa Pencolé

Travail de Fin d'Etudes effectué à Transdev Urbain La Rochelle



Supervisé par André Litviak (Responsable du Centre)

Du 11 avril 2016 au 15 août 2016

Définition du public cible

Cette note d'information est destinée aux encadrants de Transdev Urbain La Rochelle (TDU) travaillant sur l'appel d'offre du réseau périurbain.

Les raisons de l'étude

L'étude traite du transport scolaire et de ses évolutions suite aux réformes territoriales. L'intérêt de cette étude pour l'organisme d'accueil réside dans les données qu'elle peut apporter aux réflexions stratégiques autour de l'appel d'offre urbain actuel. En effet, après avoir donné des éléments de compréhension sur le transport scolaire et les réformes territoriales concernées, l'étude dresse un bilan technique des différentes stratégies mises en place sur les lignes scolaires du réseau pour répondre à l'appel d'offre. L'appel d'offre est un véritable enjeu pour TDU dans un contexte où les frontières du réseau urbain s'agrandissent. S'il ne remporte pas cet appel d'offre, seuls les conducteurs seront certains d'être repris contrairement à la structure encadrante. Il y a donc un défi de taille pour continuer à mettre en œuvre le savoir-faire de Transdev sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle (CdA). L'étude du transport scolaire n'est qu'une partie de la réponse à l'appel d'offre mais elle n'est pas négligeable car elle nécessite une connaissance fine du territoire, que Transdev possède plus que ces concurrents. Suite à l'extension du périmètre de la CdA, 19 lignes scolaires départementales doivent être intégrées au réseau urbain actuel. L'objectif de TDU est de proposer une intégration optimale de ces lignes tout en optimisant le réseau scolaire actuel.

Les objectifs du travail réalisé

Les objectifs de travail se répartissent selon deux thèmes : la desserte des collèges et celle des lycées. Ses objectifs répondent aux besoins de la CdA, explicités dans le cahier des charges de l'appel d'offre.

La desserte des collèges : l'objectif est d'intégrer les lignes départementales concernées au réseau urbain. La stratégie de TDU repose sur l'économie de véhicules et l'initiative de réajustement de la desserte actuelle des collèges.

La desserte des lycées : l'objectif est d'une part d'intégrer les lignes départementales au réseau urbain et d'autre part, d'optimiser la desserte actuelle des lycées. En effet, les temps de parcours en provenance de la 2^{ème} et 3^{ème} couronne sont trop longs et les horaires ne coïncident pas avec ceux des établissements. Le travail réalisé prend en compte la nécessité de revoir les temps de parcours et les horaires dans la mise en place des nouvelles lignes scolaires.

La méthodologie mise en œuvre

L'étude pratique traite de l'intégration des 19 lignes scolaires départementales dans le réseau urbain.

Desserte des collèges

L'objectif de TDU à propos de la desserte des collèges est d'intégrer les lignes départementales concernées de manière à réduire les coûts de cette intégration tout en l'harmonisant avec la desserte actuelle des collèges. Les différentes étapes de la méthodologie sont présentées ci-dessous :

1) Diagnostic de la desserte des collèges

Collège d'affectation	Lignes
Atlantique	15, 17, 145, 149, 37S
André Malraux	16, 29S, 198, 198-1, 199
Françoise Dolto	180, 180-1, 181, 182, 183, 184, 185 , 17
Marc Chagall	38S, 144, 146, 145, 149
Jean Guiton	31S, 13S, 71
Mendes France	Lignes régulières
Missy	
Fromentin	
Fénelon	
Fabre d'Eglantine	18S, 78
Beauregard	75, 9S, 35S

Ce tableau donne les dessertes spécifiques à chaque collège. Elle permet de regrouper les lignes urbaines et départementales qui ont la même destination. Cette première étape permet de déterminer les lignes qui pourraient être assemblées avec les lignes départementales correspondantes.

2) Les comptages

L'objectif est de rassembler les différents comptages réalisés sur les lignes départementales concernées pour dresser un bilan de la fréquentation de ces lignes et des lignes urbaines. Les comptages proviennent de différentes sources (Ocecars, Département et CdA) et ont été effectués à différentes années (2014 et 2015). Un travail de reconstitution et d'assemblage a permis d'obtenir des comptages potentiels pour l'année 2016.

3) Assemblages de lignes et reconnaissance terrain

Une fois les comptages réalisés, des assemblages de lignes ont été proposés en prenant en compte les itinéraires existants et les charges maximales à respecter dans les véhicules. L'objectif est de mettre un bus à la place de deux cars qui ont une capacité inférieure à celle d'un bus ce qui peut permettre, sous réserve de ne pas augmenter le temps de parcours, de rassembler les usagers de deux lignes en une seule. Une fois l'assemblage réalisé, les nouvelles formées sont testées sur le terrain. La reconnaissance terrain permet d'ajuster l'itinéraire, les horaires et la faisabilité des arrêts.

Desserte des lycées

Le diagnostic de la desserte des lycées est très mitigé. Il a permis de pointer du doigt la nécessité de réduire les temps de parcours des lycéens de 2^{ème} et 3^{ème} couronnes et d'adapter les horaires de bus à ceux des établissements. L'intégration des lignes lycées départementales a donc pris en compte ces deux critères : favoriser la connexion avec le réseau urbain déjà en place (et ainsi réduire les temps de trajet liées aux correspondances), adapter les horaires des lignes lycées urbaines en repensant l'organisation des pôles d'échange (principal facteur de retard) et réorganiser les lignes départementales lycées pour améliorer le taux de charge, les temps de parcours et les horaires de bus.

La méthodologie suit les mêmes étapes que pour la desserte des collèges. Cependant, l'assemblage ne s'est pas fait exclusivement qu'entre les lignes départementales similaires. Cette connexion a aussi été envisagée avec une ligne régulière du réseau urbain.

Les résultats obtenus

Des fiches bilan ont été réalisées pour répertorier les nouvelles lignes créées.

Le collège André Malraux à Châtelailon-Plage pourrait être desservi de la manière suivante : la 199 continuerait son service tandis que la 198 et la 198-1 se rassembleraient en une seule ligne (exemple ci-contre). Les horaires ont été réajustés aux horaires des établissements.	198						
	Thairé - Châtelailon Plage		LMMeJV	Montées	LMMeJV	Montées	Kilomètres
	THAIRE	La Fondelay rue de la Madeleine	07:53		08:55	1	0
	THAIRE	La Gravelle	07:56	9	08:58		2,2
	THAIRE	Stade	08:01	15	09:03	3	3,2
	THAIRE	Georges Musset	08:05	35	08:06	9	1
	THAIRE	Mortagne	08:09	11	09:09	2	1,9
	CHATELAILLON PLAGE	Collège André Malraux	08:20		09:20		6,4
	Total			70		15	14,7
	HLP						
Aller Dépôt - Thairé		24 min	20,1 km				
Retour Châtelailon - Dépôt		20 min	13,5 km				

Le collège Françoise Dolto à La Jarrie pourrait être desservi de la manière suivante : la 181, 182 et 183 continueraient leur service habituels. Les lignes 180 et 180-1 seraient couplées ensemble de même que les lignes 184 et 185. Les horaires ont été réajustés aux horaires des établissements.

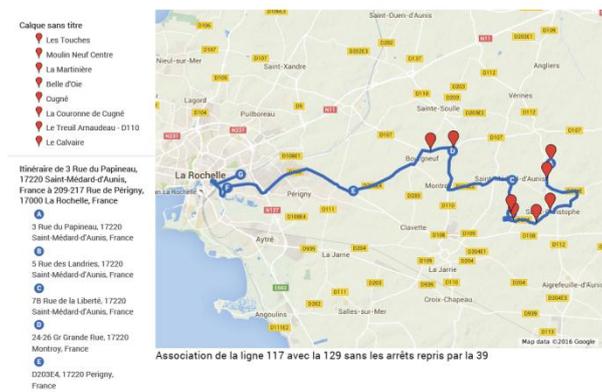
Ligne 180&180-1				Ligne 184-185					
Montrouy - Clavette - La Jarrie		LMMeJV	Montées	Kilomètres	Saint Christophe - La Jarrie		LMMeJV	Montées	Kilomètres
MONTROY	Les Ormeaux - D110 (Départ)	08:00	15	0	SAINT CHRISTOPHE	La Panonnière	08:00	5	0
MONTROY	Mairie - Place Léon Robin	08:02	8	0,7	SAINT CHRISTOPHE	Eglise	08:06	41	3,2
MONTROY	Gacheteries	08:05	5	1	SAINT MEDARD D'AUNIS	La Naviselière rue de la Bauge	08:07	3	0,5
MONTROY	Saint Julien de Montrouy	08:07	2	0,6	SAINT MEDARD D'AUNIS	La Couronne de Cugné	08:10	8	2,4
CLAVETTE	Les Massardes	08:12	13	3,5	SAINT MEDARD D'AUNIS	Puyvieux Chemin de la Bataille	08:15	10	2,8
CLAVETTE	Mairie	08:14	27	0,6	LA JARRIE	Collège Françoise Dolto	08:18		2,3
CLAVETTE	Croix Fort	08:17	1	1	Total			67	11
LA JARRIE	Collège Françoise Dolto	08:20		1,1	HLP				
Total			71	8,5	Aller Dépôt - Saint Christophe		30 min	22,1 km	
HLP					Retour Collège - Dépôt		20 min	12,7 km	
Aller Dépôt - Montrouy		20 min	14,3 km						
Retour Collège - Dépôt		20 min	12,7 km						

TDU ne propose pas de nouvelle desserte pour le Collège Marc Chagall à Dompierre-Sur-Mer. En effet, les lignes 144, 145, 146 et 149 n'ont pas pu être regroupées. Les charges étaient trop importantes pour les regrouper et les itinéraires étaient trop éloignés les uns des autres (ce qui aurait augmenté le temps de parcours dans le cas d'un assemblage de lignes).

La desserte des lycées Romsay et Valin étaient effectuée entre autre par les lignes départementales 117, 119 et 129. La ligne régulière 39 ayant des arrêts en commun avec la 117 et la 129, il a été réalisé un assemblage de ces 3 lignes au niveau de ces arrêts. Cela permettrait d'augmenter la charge de la ligne 39 de Saint Médard d'Aunis jusqu'au pôle d'échange Jean Moulin. Les lignes 17 et 129 sont redessinées sans leurs arrêts en commun avec la ligne 39 puis assemblées pour donner place à une ligne fréquentée de manière optimale.

Début de la 39		
Saint Christophe - Bourgneuf	LMMeJV	Montées
SAINT CHRISTOPHE Eglise	6:47	17
SAINT MEDARD D'AUNIS le Verger	6:51	9
SAINT MEDARD D'AUNIS Val Pastour	6:52	5
SAINT MEDARD D'AUNIS L'Aubertière	6:54	6
MONTROY Mairie	6:58	9
BOURGNEUF Les Gacheteries	7:00	6
BOURGNEUF Bourg	7:02	16
Total		68
Ligne Lycées		
Saint Christophe - La Rochelle	LMMeJV	Montées
SAINT MEDARD D'AUNIS Les Touches	06:53	
SAINT MEDARD D'AUNIS Moulin Neuf Centre	06:55	6
SAINT MEDARD D'AUNIS La Martinière	06:59	6
SAINT CHRISTOPHE Belle d'Oie	07:02	2
SAINT CHRISTOPHE Cugné	07:05	5
SAINT MEDARD D'AUNIS La Couronne de Cugné	07:07	5
SAINT MEDARD D'AUNIS Le Treuil Arnaudeau - D110	07:18	1
BOURGNEUF Le Calvaire	07:20	6
LA ROCHELLE Lycée Valin - Avenue Jean Paul Sartre	07:35	
LA ROCHELLE L.P Romsay	07:41	
LA ROCHELLE Pôle d'Echanges Jean Moulin	07:47	
LA ROCHELLE Lycée Valin - Rue Barbusse	07:49	
Total		31

Ligne secondaire scolaire



Les difficultés rencontrées et les limites du travail effectué

Les difficultés rencontrées pour mener à bien cette étude sont multiples. Le retard de l'appel d'offre en est une des plus grandes. En effet, il y a eu plus de deux mois d'attente du cahier des charges. Le travail initial, notamment sur la desserte des collèges, a donc été réalisé sur des suppositions des potentiels objectifs de la CdA. L'équipe d'experts mobilisée sur l'appel d'offre a aussi pâti de ce retard. En effet, à la sortie de l'appel d'offre, une grande partie des experts n'étaient plus disponible pour travailler dessus. Il a fallu attendre plusieurs semaines avant de remonter une équipe et démarrer concrètement l'étude du cahier des charges.

A la sortie de l'appel d'offre, plusieurs incertitudes ont émané du cahier des charges. En effet, certains objectifs de la CdA semblaient sujets à interprétation. De plus, des données présentes dans le cahier des charges se sont avérées fausses. Or ces données étaient le point de départ pour travailler sur la desserte des lycées (par exemple, le tableau sur la fréquentation des lignes par lycée en fonction de la commune d'origine). Le chef de projet a donc décidé de poser une question publique à la CdA, comme le veut, la procédure pour éclaircir ces points. La réponse peut mettre plusieurs jours à plusieurs semaines ce qui retarde à nouveau le travail sur l'appel d'offre. Ainsi, l'ensemble des résultats présentés dans cette étude restent de l'ordre stratégique. Ils pourront peut-être être utilisés en fonction des éléments de réponse de la CdA.

Les limites du travail effectué sont de l'ordre technique. En effet, les propositions de restructuration des lignes desservant les collèges ont un réel point faible : le temps de parcours. Même si les lignes proposées ont un meilleur rendement, ont une charge optimale et nécessitent moins de véhicules, leurs temps de parcours sont supérieurs à ceux des lignes actuelles. Or, la CdA n'a pas pour objectif de modifier la desserte des collèges. Elle insiste par ailleurs sur la nécessité de maintenir ou réduire les temps de parcours des dessertes scolaires. Cette restructuration ne semble donc pas respecter les objectifs fixés par la CdA. L'équipe d'expert devra donc argumenter, lors de la présentation orale de leur réponse, sur l'intérêt économique et fonctionnelle de cette restructuration.

Les suites à donner

Les suites à donner concernent essentiellement la desserte des lycées. Un travail de fond sera mis en place pour réorganiser les deux pôles d'échanges de La Rochelle : Verdun et Jean-Moulin. L'organisation de ces pôles d'échanges est en partie responsable de la longueur des temps d'attente des lycéens de 2^{ème} et 3^{ème} couronnes. Par un système de navette, spécifique aux lycées, les pôles d'échanges permettent d'amener l'ensemble des lycéens à leur établissement. Pour se faire, la ligne de bus qui passe par l'un de ces pôles d'échanges est obligée d'arriver assez tôt au pôle pour laisser ensuite le temps aux navettes d'effectuer leur desserte. Or, les lycéens utilisant les lignes de bus en payent les conséquences puisque ceux du lycée Doriole, Valin et Saint Exupéry arrivent plus d'une heure en avance à leur établissement. Il y a donc une réflexion à mener pour organiser de manière optimale la connexion entre les lignes de bus et les navettes par le biais des pôles d'échanges.

L'innovation est aussi un domaine à étudier pour parfaire la desserte scolaire sur le réseau urbain de La Rochelle. Les lignes nouvellement intégrées dans le réseau urbain avaient un fonctionnement interurbain, notamment en ce qui concerne les nombreux changements d'arrêts sur une même ligne. Le projet d'expérimentation du pôle Innovation de Transdev sur la mise en place d'un système d'arrêt mobile pourrait être une idée à développer dans la réponse à l'appel d'offre.

Transport scolaire et mutations territoriales

T.F.E effectué à Transdev Urbain de La Rochelle, supervisé par André Litviak (responsable du Centre de Transdev Urbain La Rochelle)

Elsa Pencilé, promotion 61, VA Transport, master TURP

Connaissances Les caractéristiques du transport scolaire

Le transport scolaire a été créé pour assurer la desserte des établissements scolaires. Cette desserte concerne principalement les élèves mais peut être ouverte à d'autres usagers.

- Service public : le transport scolaire respecte les principes d'égalité, de mutabilité et de continuité d'un service public.
- Cadre législatif : le transport scolaire est régi par la loi d'orientation sur les transports intérieurs et les différentes lois territoriales (décentralisation, réforme, etc.).
- Sécurité : c'est un enjeu primordial dans le transport scolaire. La sécurité est présente dans le code de La Route, dans les formations des conducteurs et dans l'équipement des véhicules.
- Acteurs : le transport scolaire est composé d'une multitude d'acteurs. On y retrouve notamment l'Etat, les diverses collectivités territoriales, les exploitants publics ou privés, les établissements scolaires, les parents d'élèves et les élèves.



Contexte Les conséquences des réformes territoriales sur le transport scolaire

- La loi de Réforme des Collectivités Territoriales (16/12/2010) : l'objectif est de terminer et de rationaliser la carte de l'intercommunalité afin qu'il n'y ait plus de communes isolées et de réduire le nombre d'intercommunalités.

Conséquences : extension du périmètre urbain, intégration de lignes scolaires interurbaines dans le réseau urbain, répartition des charges de fréquentation

- La loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (07/08/2015) : l'objectif est de renforcer le poids des régions en transférant notamment la compétence des transports scolaires interurbain du département vers la région

Conséquences : incohérence de dates entre l'interurbain et le transport scolaire, limitation restrictive du nombre d'acteurs, nécessité théorique d'une uniformisation du transport scolaire et nouvelle communication à mettre en place.

Problématique étudiée Optimisation du transport scolaire en pleine mutation

Comment réorganiser le transport scolaire dans un contexte où les frontières et la gouvernance des différents échelons territoriaux sont en pleine mutation ?

Cas pratique **Optimisation du transport scolaire à La Rochelle**

Le périmètre de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle s'est vu agrandir de 10 nouvelles communes suite à l'application de la loi RCT. Cette extension nécessite l'intégration de lignes scolaires anciennement départementales dans le réseau urbain de la CdA.

Appel d'offre Objectifs des acteurs clés sur le transport scolaire

Le réseau de bus de la 2^{ème} et 3^{ème} couronne de La Rochelle est exploité par Transdev via une délégation de service public. L'appel d'offre (pour la DSP de 2017) a pour objectif d'améliorer les lignes existantes qui permettent de desservir les lycées et d'intégrer les lignes départementales desservant les collèges. L'objectif de Transdev est de remporter une nouvelle fois l'appel d'offre en utilisant l'arrivée des anciennes lignes départementales comme un élément moteur pour améliorer le réseau urbain actuel.

Desserte des collèges Intégration des lignes départementales

Pour intégrer de nouvelles lignes scolaires au réseau urbain, il a fallu :

- Rassembler et décortiquer les différents comptages pour dresser un bilan de la fréquentation de ces lignes et des lignes urbaines
- Trouver des reconstitutions de lignes afin d'optimiser le nombre de véhicules
- Tester les propositions sur le terrain avec un bus pour adapter l'itinéraire et les horaires
- Dresser des fiches bilan pour intégrer ces reconstitutions dans la stratégie de l'appel d'offre



Finalement, 3 véhicules ont été économisés par rapport à la situation actuelle grâce à l'utilisation des bus à capacité plus grande que les cars et à la meilleure répartition des charges de fréquentation.

Desserte des lycées Améliorer le réseau actuel

Le diagnostic de la desserte des lycées est très mitigé. Il a permis de pointer du doigt la nécessité de réduire les temps de parcours des lycéens de 2^{ème} et 3^{ème} couronnes et d'adapter les horaires de bus à ceux des établissements.

L'intégration des lignes lycées départementales a donc pris en compte ces deux critères :

- Favoriser la connexion avec le réseau urbain déjà en place : cela permet de réduire les correspondances et le temps de parcours
- Réadapter les horaires des lignes lycées urbaines en repensant l'organisation des pôles d'échange, principal facteur de retard
- Réorganiser les lignes départementales lycées pour améliorer le taux de charge, les temps de parcours et les horaires de bus



Association de la ligne 117 avec la 129 sans les arrêts repris par la 39

Pistes d'amélioration Modernisation du transport scolaire

L'innovation est une nécessité dans le transport scolaire. En effet, une partie non négligeable du réseau départemental est laissée pour compte : abris défectueux (voire inexistant), informations peu lisibles ou rares, changement fréquent d'arrêts, etc. Des pistes d'innovation sont en cours d'expérimentation par Transdev telles que la mise en place d'arrêts mobiles, de cars connectés ou encore des formations spécifiques à propos de la politique clientèle.

Transport scolaire et mutations territoriales

Cas de La Rochelle

Elsa Pencilé

Va Transport Promotion 61 Master TURP



Organisme d'accueil : Transdev Urbain La Rochelle

SOUTENANCE

Le 2 septembre 2016 à 10h30, salle B104

Jury

Patrick BONNEL : Président de Jury

André LITVIK : Tuteur entreprise

Expert LAET : Expert

PROBLÉMATIQUE

Comment réorganiser le transport scolaire dans un contexte où les frontières et la gouvernance des différents échelons territoriaux sont en pleine mutation ?



SOMMAIRE

Chapitre I. Le transport scolaire : un service public de proximité

- I.1) Données générales sur le transport scolaire
- I.2) Exemples de transports scolaires en Nouvelle Aquitaine
- I.3) Les acteurs du transport scolaire et les contrats qui les lient

Chapitre II. Impact des mutations territoriales sur le transport scolaire

- II.1) Deux lois à l'origine des mutations territoriales
- II.2) Impact des lois territoriales sur le transport scolaire dans la région ALPC

Chapitre III. Optimisation du réseau scolaire de La Rochelle

- III.1) Présentation de l'appel d'offre urbain de La Rochelle
- III.2) Première phase de travail : les collèges
- III.3) Deuxième phase de travail : les lycées
- III.4) Innovation du transport scolaire

RÉSUMÉ

Le transport scolaire est un transport de proximité qui permet à des millions d'élèves chaque année d'aller à l'école. Les collectivités organisent les transports scolaires en fonction des caractéristiques de leur territoire. Il y a donc une multitude d'organisations du transport scolaire ce qui décourage le public de s'y intéresser davantage. Pourtant, le transport scolaire est un sujet d'actualité. Les différentes réformes territoriales ont impacté considérablement le transport scolaire. Le but de ce TFE est de trouver comment les acteurs peuvent réorganiser le transport scolaire dans un contexte de changement territorial (changement de territoire, changement d'autorité compétente, etc.). La problématique est travaillée à travers l'étude de cas de La Rochelle, et plus globalement de la Charente-Maritime. La réorganisation du transport scolaire sur ce territoire montre un exemple des conséquences des lois territoriales sur ce transport et les actions mises en place par un transporteur délégataire.