

Service instructeur
Service des Transports Scolaires

N° CP-2009-3-3-6

Service consulté

**SCHEMA DES DESSERTES PRIORITAIRES ET DES NIVEAUX DE SERVICE
POUR LES SERVICES REGULIERS ROUTIERS INTERURBAINS**

**Mise en oeuvre de la loi du 21 août 2007 sur la continuité du service
dans les transports départementaux**

Résumé : *La loi du 21 août 2007 impose aux autorités organisatrices de transports l'élaboration d'un schéma de transport en cas de perturbation. Un projet vous est soumis à cette fin après concertation préalable.*

1. Les principes de la loi

La loi du 21 août 2007 a pour objectif d'instaurer dans les transports publics, un plan de transport applicable en cas de "situation perturbée". La grève est le principal cas visé. L'élaboration de ce plan incombe aux autorités organisatrices de transports et aux transporteurs.

Les autorités organisatrices doivent définir les "dessertes prioritaires" et "niveaux de service" à assurer en cas de grève.

Lorsque ces principes seront fixés, les transporteurs devront élaborer un plan de transport prenant la forme dans la pratique, de fiches horaires de service minimum, ainsi qu'un plan de communication. Ces documents devront être conformes aux directives de l'autorité organisatrice. Après approbation, ils seront annexés aux contrats de transport.

La réalisation effective d'un service minimum en cas de grève dépend des moyens disponibles et du nombre de conducteurs présents.

C'est la raison pour laquelle la loi impose également aux entreprises de transport la passation de deux accords internes avec les organisations syndicales représentatives :

- un accord-cadre de prévention de conflits (procédure de concertation avant préavis de grève) ;
- un accord de prévisibilité (engagement de conserver en cas de grève les moyens nécessaires pour un service minimum).

L'autorité organisatrice n'intervient pas dans la passation de ces accords qui relèvent du domaine de l'entreprise.

A l'analyse, la loi ne semble pas imposer un service minimum en cas de grève pour tout transport public. La notion de "desserte prioritaire" admet implicitement que des services non prioritaires puissent ne pas fonctionner en l'absence de moyens. Le but de la loi est d'imposer un plan préalable auquel on puisse se référer en cas de grève.

2. Le projet pour les transports départementaux du Haut-Rhin

Les transports départementaux sont constitués par les lignes régulières, les services spéciaux scolaires et les transports complémentaires locaux (navettes organisées par les Communautés de Communes). Un projet de schéma de service minimum pour ces services a été élaboré en concertation avec l'Union Régionale des Transporteurs d'Alsace.

- Le choix des dessertes prioritaires

La notion de « dessertes prioritaires » implique de définir la typologie des services à assurer en fonction des moyens disponibles en cas de grève et d'instaurer un ordre de priorité.

Les lignes régulières et les services scolaires peuvent être classés en différentes catégories selon leur importance et leurs missions.

Pour définir les dessertes prioritaires, le critère pris en compte pour le projet de Schéma joint en annexe est le niveau de difficulté imposé aux usagers en cas d'interruption du service. Dans ce type de situation il est plus facile de s'organiser en co-voiturage sur de courtes distances en zone rurale que sur de longues distances avec accès aux centres urbains.

Ce critère de choix conduit à définir comme prioritaires les principales lignes régulières qui desservent les pôles urbains. Dans la même logique, les transports pour les regroupements d'écoles communales apparaissent moins prioritaires en raison de la proximité géographique entre point de montée et point de descente.

Le projet ci-joint propose donc l'ordre de priorité suivant :

1	Lignes régulières structurantes, principales et secondaires
2	Lignes à vocation spécifique scolaire
3	Circuits spéciaux scolaires pour les lycées et collèges
4	Regroupements scolaires intercommunaux
5	Services complémentaires locaux

- Le choix des niveaux de services

Dès lors qu'une ligne doit être assurée, il faut en définir l'horaire minimum et la capacité en nombre de places à prévoir en heure de pointe. Le projet propose pour les lignes régulières un niveau de 2 à 5 allers et retours quotidiens minimum en fonction de l'importance de la ligne.

Mais les services spéciaux scolaires, qui comportent habituellement un aller et un à deux retours quotidiens, sont par nature incompressibles. Ils fonctionnent ou ne fonctionnent pas. Mais pour ce type de service, il apparaît impossible de définir un niveau de service minimum.

- Le plan d'information

Le projet ci-joint propose les principes d'un plan d'information, les actions à engager et les partenaires à informer.

Chaque transporteur devra ensuite, conformément à la loi, élaborer un plan local d'information conforme aux directives du Département.

3. Le projet de Schéma de desserte prioritaire

Le projet qui vous est soumis en annexe constitue la base du schéma de transport en cas de grève demandé par la loi. Il est élaboré en application de l'article 4 de la loi n°2007-1224 du 22 août 2007.

Ce projet a été élaboré en concertation avec l'Union Régionale des Transporteurs d'Alsace. Il a été présenté au Conseil Départemental de l'Education Nationale en raison de ses incidences sur le transport scolaire et soumis à l'avis préalable du Préfet.

Après approbation, ce Schéma sera transmis aux entreprises exploitantes de lignes régulières.

Chacune d'entre elles devra élaborer ligne par ligne un Plan de transport conforme à ce Schéma :

- Fiche horaire de service minimum
- Plan de communication auprès des usagers du service (information à bord, préavis des établissements scolaires ...)

Ce plan sera formalisé sous la forme d'un avenant au marché de la ligne.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER

**Département du Haut-Rhin
Direction des Routes et Transports**

**Schéma des dessertes prioritaires et des niveaux de service
pour les services réguliers routiers interurbains**

***Loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social
et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de
voyageurs***

1. Obligations créées par la loi du 21 août 2007 sur la continuité du service public
2. Les dispositions prévues en cas de grève aux contrats de transports départementaux
3. Les différents niveaux de services dans les transports départementaux du Haut-Rhin
4. Critères de choix des dessertes prioritaires et des niveaux de services
5. Projet de définition des dessertes prioritaires et des niveaux de service

1 – Obligations créées par la loi du 21 août 2007

- a) Obligation à la charge des entreprises : un accord-cadre de prévention des conflits

Cet accord-cadre a pour objet une procédure de prévention des conflits, le dépôt de préavis de grève ne pouvant intervenir **qu'après application d'une négociation entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de déposer le préavis. L'accord cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation.**

- Niveau entreprise : toute entreprise ou régie chargée d'une mission de service public de transport doit négocier un accord-cadre employeur/syndicats avant le 1^{er} janvier 2008
- Niveau branche : même obligation au niveau branche professionnelle. L'accord de branche s'applique par défaut en cas d'absence d'accord-cadre au niveau de l'entreprise

Le décret 2008-82 du 24 janvier 2008 relatif à l'application de l'article 2 de la loi du 21 août 2007 détermine les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable dans les entreprises de transport où, à la date du 1^{er} janvier 2008, aucun accord cadre n'a pu être signé et aucun accord de branche ne s'applique.

- b) Organisation de la continuité du service en cas de perturbation prévisible

Il s'agit du dispositif à mettre en œuvre en cas de grève, chantiers, aléas climatiques, incidents ou évènements empêchant le déroulement normal du service.

- Niveau autorité organisatrice : l'autorité organisatrice définit les dessertes prioritaires et les différents niveaux de service à assurer (fréquence et plages horaires). Le niveau minimum doit garantir la liberté d'aller et de venir, la liberté du travail et le transport scolaire.
- Niveau entreprise : l'entreprise élabore un « plan de transport » adapté aux priorités et niveaux de desserte définis par l'autorité organisatrice et un « plan d'information des usagers »
 - Soumis pour approbation à l'autorité organisatrice
 - Rendus publics
 - Intégrés aux marchés par voie d'avenant (donc contractualisés)
 - Information au Préfet
 - Délai 1^{er} janvier 2008

L'autorité organisatrice informe le Préfet de la définition des dessertes prioritaires et des niveaux de services, ainsi que de l'élaboration des plans de transports et leur intégration aux marchés en cours.

c) Accord collectif de prévisibilité du service applicable en cas de perturbation

Cet accord employeur/syndicats signé au niveau entreprise définit les moyens et les effectifs nécessaires à l'exécution des différents niveaux de service prévus dans le « plan de transport » applicable en cas de perturbation prévisible (cf ci-dessus).

A défaut d'accord au 1^{er} janvier 2008, un plan de prévisibilité est adopté par le transporteur et notifié au Préfet et à l'autorité organisatrice. L'accord employeur/syndicats de substitue de droit à ce plan lorsqu'il intervient.

2 – Les dispositions contractuelles prévues en cas de grève

a) CCAP « Lignes régulières (article 13-2)

Un service minimum est mis en place après préavis de 48 heures avec pour obligations :

- Un aller-retour quotidien compatible avec les heures d'ouverture et de fermeture des établissements scolaires
- Des moyens suffisants pour assurer le transport des voyageurs dans des conditions conformes à la réglementation
- Un maximum de 15 jours ouvrables
- L'exécution d'office par un tiers aux frais de l'exploitant en cas de défaillance
- Résiliation possible en cas d'absence de retour à la normale au bout de 15 jours

Par préavis de 48 heures, il faut entendre l'information donnée par les salariés au chef d'entreprise, ou la personne désignée par lui, de leur intention de participer à la grève.

b) CCAP « Services scolaires » (art. 13-2)

Mêmes conditions, hormis la condition de niveau de service minimum non précisée (de par sa nature même le service spécial scolaire constitue un service minimum).

3 – Les différents niveaux de services dans les transports départementaux

a) Les lignes régulières interurbaines

Conformément au Schéma départemental des Transports, le réseau des lignes régulières du Haut-Rhin se décompose en quatre catégories de lignes qui se caractérisent par leur vocation et leur niveau de service en allers-retours quotidiens (ARQ) :

- Liaisons structurantes (8 à 10 ARQ) : lignes radiales à fort niveau de service vers Colmar et Mulhouse
- Liaisons principales (5 à 7 ARQ) : lignes radiales vers les principaux centres urbains
- Liaisons secondaires (2 à 4 ARQ) : polarisées sur la desserte des établissements
- scolaires urbains ou périurbains, elles ont toutefois un fonctionnement annuel
- Lignes à vocation spécifique scolaire (1 à 3 ARQ) : adaptées à la desserte d'un ou plusieurs lycées, elles ont une clientèle quasi exclusivement scolaire et ne fonctionnent qu'en période scolaire.

Répartition des lignes du Haut-Rhin par catégories (46 lignes)

Liaisons à vocation principale scolaire : 7 lignes
147 Le Bonhomme - Ribeauvillé
441 Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller
442 Oberhergheim - Guebwiller
458 Blodelsheim - Ensisheim - Guebwiller
804 Altkirch - Cernay
831 Lutter - Ferrette - Mulhouse
832 Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse
Liaisons secondaires : 12 lignes
157 Labaroche - Colmar
217 Sondernach - Munster
316 Baltzenheim - Colmar
318 Ohnenheim - Colmar
439 Fessenheim - Colmar
605 Sewen - Masevaux - Thann
713 Sondersdorf - Saint Louis
714 Liebenswiller - Leymen - Saint Louis
759 Biederthal - Saint Louis
829 Altkirch - Saint Louis
833 Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse
835 Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse

Liaisons principales : 15 lignes

208 Husseren - Obermorschwihr - Colmar
303 Biesheim - Colmar
326 Weckolsheim - Dessenheim - Colmar
437 Mulhouse - Ensisheim - Colmar
444 Linthal - Guebwiller
519 Wildenstein - Thann
520 Thann - Reiningue - Mulhouse
623 Mortzwiller - Mulhouse
652 Sewen - Masevaux - Mulhouse
725 Sierentz - Uffheim - Mulhouse
728 Namsheim - Chalampé - Mulhouse
755 Saint Louis - Sierentz - Mulhouse
830 Ferrette - Altkirch - Mulhouse
834 Dannemarie - Mulhouse
836 Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse

Liaisons structurantes 12 lignes

106 Ribeauvillé - route des Vins - Colmar
109 Saint Hippolyte - Ribeauvillé - Colmar
145 Le Bonhomme - Orbey - Colmar
248 Sultzeren - Munster - Colmar
301 Balgau - Neuf Brisach - Colmar
346 Artzenheim - Marckolsheim - Colmar
440 Colmar - Guebwiller
454 Linthal - Guebwiller - Mulhouse
543 Cernay - Guebwiller
553 Thann - Wittelsheim - Mulhouse
724 Saint Louis - Ottmarsheim - Mulhouse
851 Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse

Le nombre de pôles urbains desservis

L'organisation des lignes est plus ou moins complexe en fonction du nombre de pôle desservis.

- 29 lignes desservent un pôle unique : Colmar, Mulhouse, Guebwiller, St Louis, Ribeauvillé, Munster, Thann et Cernay
- 9 lignes sont du type bipolaire : un pôle desservi à chaque bout de ligne : Colmar – Mulhouse, Colmar – Guebwiller, Mulhouse – Guebwiller, Mulhouse – Saint Louis ...
- 8 lignes desservent un pôle urbain principal (Colmar ou Mulhouse) et des bassins scolaires locaux (Altkirch, Ingersheim, Carspach, Hirsingue , Marckolsheim)

b) Le niveau de service sur les circuits spéciaux scolaires

Lycées et collèges (env. 350 circuits)

- un aller le matin pour une arrivée dans le créneau horaire 7h30/8h00
- un à trois retours le soir dans les créneaux 16h00, 17h00 et 18h00 selon les besoins (deux retours est le cas le plus fréquent)
- un à deux retours dans les créneaux 11h00 et 12h00 les mercredis et samedis en fonction de l'emploi du temps de l'établissement scolaire
- pas de services de mi-journée

Regroupements scolaires intercommunaux (65 circuits)

- un aller matin, un retour le soir
- un aller-retour de mi-journée

De par leur nature même, les circuits spéciaux scolaires apparaissent comme des services minima incompressibles qui ne peuvent fonctionner qu'en tout ou rien. Cette observation va de soit dans le cas d'un unique service aller comme c'est le cas en l'occurrence. Mais elle est également valable pour les services retours. Paradoxalement, le fait de n'assurer qu'un seul service retour au lieu des deux ou trois services prévus imposerait des moyens supplémentaires en matériel roulant du fait du plus grand nombre d'élèves à ramener simultanément. Il apparaît donc difficile de définir un niveau de service minimum pour les circuits spéciaux scolaires, la plupart ne pouvant fonctionner qu'en « tout ou rien ».

4 – Critères de choix des dessertes prioritaires et des niveaux de services

a) Critères de choix des dessertes prioritaires

La gamme des services offerts par les transports départementaux comprend

- les lignes régulières interurbaines (structurantes, principales, secondaires, vocation scolaire)
- les circuits spéciaux scolaires pour les lycées et collèges
- les regroupements pédagogiques intercommunaux
- les services complémentaires locaux

Il faut donc déterminer dans cette gamme de services l'ordre de priorité d'exécution que l'entreprise devra appliquer en cas de grève à l'ensemble des contrats qui la lient au Département et à ses organisateurs délégués.

Les critères de choix proposés sont

- la distance : les usagers pourront plus facilement s'organiser en covoiturage sur des distances courtes et des trajets locaux
- la desserte des pôles urbains : même observation concernant la difficulté des usagers à s'organiser, à laquelle s'ajoutent les contraintes de correspondances urbaines et ferroviaires
- la nature des trajets : les déplacements domicile – école et domiciles – travail sont prioritaires

Ces critères devraient logiquement conduire à l'ordre de priorité suivant :

1	lignes régulières structurantes, principales et secondaires
2	lignes à vocation spécifique scolaire
3	circuits spéciaux scolaires pour les lycées et collèges
4	regroupements scolaires intercommunaux
5	services complémentaires locaux

b) Critères de choix pour la définition des niveaux de service minimum à assurer

Trois aspects sont à prendre en compte.

1 - Les horaires à assurer

- Nombre d'allers-retours minimum à mettre en œuvre : le service minimum doit permettre le déplacement domicile – travail et domicile - école
- Créneaux horaires dans lesquels ces services doivent fonctionner : les arrivées/départs doivent être calées sur les sonneries de début et de fin des cours des principaux établissements scolaires desservis

2 - La capacité du matériel roulant (nombre de cars)

La fréquentation des lignes régulières du Haut-Rhin est principalement scolaire. Le nombre d'abonnés scolaires subventionnés est donc la référence pour calculer la capacité nécessaire en nombre de places (et donc le nombre de véhicules à mettre en service).

Le taux prévisionnel de fréquentation en heure de pointe doit prendre en compte l'absentéisme habituel et le taux de covoiturage (généralement plus élevé en période de grève).

Les passagers sont normalement transportés assis. Néanmoins, l'article 71 de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes dispose que : «*A l'intérieur du périmètre des transports urbains (...) ou dans le cas des services réguliers publics pour les transports massifs à très courte distance ou en cas d'affluence exceptionnelle, des voyageurs peuvent être transportés debout dans les autocars conçus à cette fin* ».

La capacité nécessaire pour assurer le service minimum doit être calculée pour chaque pôle scolaire desservi par la ligne.

Il est donc proposé de retenir pour les lignes régulières les règles suivantes :

- Pour chaque pôle scolaire desservi par une ligne, la capacité à mettre en œuvre pour les services minima d'heure de pointe sera calculée par application d'un taux prévisionnel de 80% du nombre des abonnements scolaires délivrés pour cette destination
- Cette capacité pourra prendre en compte le transport debout dans la limite des places autorisées et sur les 10 derniers kilomètres du trajet.

3 - Information des usagers

L'entreprise de transport doit élaborer un plan d'information des usagers. Cette information doit être délivrée au public au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation.

Les actions à prendre en compte pour la définition de ce plan peuvent être définies comme suit :

- Préavis à l'autorité organisatrice (Département)
- Préavis à bord des véhicules avec affichage des horaires dérogatoires
- Mise à disposition à bord et au guichet de l'exploitant de la fiche horaire applicable en cas de grève.
- Information du représentant de l'Etat (Préfet, Sous-Préfet)
- Information pax fax des établissements scolaires desservis par la ligne
- Information par fax, appel téléphonique ou mail des représentants de fédérations de parents d'élèves aux conseils d'administration des établissements scolaires desservis
- Information aux exploitants des lignes en correspondance avec la ou les lignes perturbée dont notamment les transports urbains (Soléa, TRACE, SNCF)
- Information par fax aux communes situées sur l'itinéraire de la ligne
- Information aux usagers sur le site internet de l'exploitant
- Information sur les radios locales
- Système d'information multimodale (projet régional en cours) : renseignement sur le site internet

Délai de préavis : les contrats imposent un préavis de 48 heures.

Au vu de ces critères, les différents niveaux de services proposés sont :

Lignes régulières niveau 1
Une arrivée dans le créneau horaire 7h30 / 8h40 à adapter localement en fonction des besoins des établissements scolaires, pour chaque pôle scolaire desservi par la ligne
Un ARQ en mi-journée dans le créneau 11h00 / 14h00 à adapter localement
Deux services retours, pour chaque pôle scolaire desservi, dans le créneau 16h00 à 18h30 à adapter localement en fonction besoins des établissements scolaires
Une capacité en places assises et debout de 80% du nombre des abonnés scolaires pour chaque pôle scolaire desservi par la ligne, pour l'aller du matin
Une capacité en places assises et debout de 50% du nombre des abonnés scolaires pour chacun des deux services retours dans le créneau 16h00 / 18h30
Application du Plan d'information avec un préavis de 48h00

Lignes régulières niveau 2
Un ARQ en heures de pointe scolaires (arrivée dans le créneau 7h30 / 8h40 / départ dans le créneau 18h00 / 18h30 à adapter localement en fonction des établissements desservis par la ligne) pour chaque pôle scolaire desservi par la ligne
Une capacité en places assises et debout de 80% du nombre des abonnés scolaires pour chaque pôle scolaire desservi par la ligne
Application du Plan d'information avec un préavis de 48h00

Services spéciaux scolaires
Fonctionnement en tout ou rien
Application du Plan d'information avec un préavis de 48h00 en cas de non fonctionnement

5 - Projet de définition des priorités et niveau de service

Il est donc proposé de retenir la grille suivante pour la définition des dessertes prioritaires et des niveaux de service à assurer en cas d'absence du personnel de conduite pour fait de grève ou autre cause :

Type de service	Niveau de priorité	Niveau de service à assurer
Lignes régulières structurantes	1	Niveau 1
Lignes régulières principales	1	Niveau 2
Lignes régulières secondaires	1	Niveau 2
Lignes à vocation scolaire	2	Niveau 2
Circuits scolaires (lycées et collèges)	3	Information en cas de non fonctionnement
Circuits scolaires (écoles primaires)	4	Information en cas de non fonctionnement
Services complémentaires locaux	5	Niveau 2

Pour la réalisation des dessertes prioritaires et des niveaux de service à assurer, les moyens nécessaires en personnel de conduite sont évalués comme suit :

Nombre de conducteurs présents		
Plus de 90%	60 à 90 %	40 à 60 %
Lignes structurantes (niveau 1)		
Lignes principales, secondaires et scolaires (niveau 2)		-
Services spéciaux scolaires	-	-

Au vu des dessertes prioritaires et des niveaux de services à assurer, les transporteurs exploitants de lignes régulières devront élaborer un Plan de transport comportant pour chaque ligne un projet de fiche horaire répondant aux critères ci-dessus.

Tous les transporteurs (lignes régulières et services spéciaux scolaires) devront également élaborer un plan d'information des usagers en cas de service perturbé.

Après validation par le Conseil Général, le Plan de transport et le Plan d'information des usagers seront communiqués au Préfet.

Département du Haut-Rhin
Service des Transports scolaires
125b avenue d'Alsace
68006 COLMAR cedex