

**CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES**

**CENIC**

**TABLE  
RONDE  
35**

**ORGANISATION DES  
TRANSPORTS RÉGIONAUX  
DE VOYAGEURS**

**CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS**

**PARIS 1977**

**CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES**

**RAPPORT DE LA  
TRENTE CINQUIÈME TABLE RONDE  
D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS**

tenue à Paris, les 28 et 29 octobre 1976  
sur le thème :

**ORGANISATION DES  
TRANSPORTS RÉGIONAUX  
DE VOYAGEURS**

**CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS**

*La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) a été créée par un protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle groupe les Ministres des Transports des 19 pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie et Yougoslavie (pays associés : Australie, Canada, Japon ; pays observateur : États-Unis).*

*La CEMT a pour objectifs :*

- de prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale ;*
- de coordonner et de promouvoir les travaux des Organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens (rail, route, voies navigables), compte tenu de l'activité des autorités supra-nationales dans ce domaine.*

\* \* \*

© CEMT, 1977

La diffusion des ouvrages publiés par la CEMT est assurée par le Service de Vente des Publications de l'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.

TABLE DES MATIERES

ORGANISATION DES TRANSPORTS REGIONAUX DE VOYAGEURS	
A. RÜHL .....	5
SYNTHESE DE LA DISCUSSION .....	31
(Débat de la Table Ronde sur le rapport)	
LISTE DES PARTICIPANTS .....	41
CEMT - Centre de Recherches Economiques -	
Prochaines publications .....	45



ORGANISATION DES TRANSPORTS REGIONAUX  
DE VOYAGEURS

A. RÜHL  
Economiste  
Rijswijk, Pays-Bas



## SOMMAIRE

1. Introduction, définitions .....	9
2. Les besoins de transports régionaux .....	10
3. L'organisation des entreprises .....	12
4. Le rôle des autorités publiques .....	16
5. Les services réguliers de ramassage .....	18
6. La fonction des chemins de fer nationaux .....	19
7. Les moyens de transport "intermédiaires" .....	21
8. La tarification .....	25
9. Résumé et conclusions .....	27



## 1. INTRODUCTION, DEFINITIONS

Le présent rapport a pour but d'introduire une discussion d'experts en économie des transports dans le cadre d'une table ronde organisée par la Conférence Européenne des Ministres des Transports. Afin de permettre une discussion fructueuse, il faut d'abord délimiter le sujet. Voici donc un certain nombre de définitions.

Par transports régionaux on entendra les transports qui s'effectuent à l'intérieur d'une certaine région. Cette région peut être plus ou moins grande, mais doit toujours constituer une entité socio-géographique. Par convention, on ne prendra pas en considération les régions complètement urbanisées, le problème des transports dans ce type de région ayant été déjà traité en d'autres occasions. Il s'agira donc de régions à caractère rural ou mixte.

Des déplacements s'effectuant entièrement dans une seule région tombent automatiquement dans la catégorie des transports régionaux. Par contre, des déplacements entre deux villes situées dans des régions différentes, ne le font pas. Une certaine ambiguïté existe en ce qui concerne les déplacements interrégionaux qui comportent des parcours terminaux dans une région. Ces parcours terminaux ne peuvent pas être négligés quand on traite des transports régionaux.

Si l'on considère l'organisation des transports de voyageurs, on s'oriente normalement vers les transports en commun, en supposant que les transports individuels ne réclament pas une organisation particulière. La notion de transports en commun sera prise dans un sens large, c'est-à-dire tout transport de plusieurs personnes n'appartenant pas à une famille ou à un autre groupe effectuant ensemble le même voyage (origine à destination). Sont compris dans cette notion les transports d'écoliers ou d'ouvriers, les services de ramassage, les taxis collectifs et autobus à la demande. On peut distinguer les transports en commun publics, c'est-à-dire accessibles à l'ensemble du public, et des transports en commun réservés à certains groupes de personnes. Dans la première catégorie entrent, avec les services réguliers d'autobus, les taxis collectifs et les autobus à la demande, dans la deuxième, les services pour écoliers et ouvriers.

L'organisation des transports peut être considérée du point de vue des entreprises qui effectuent ces transports, et du point de vue des usagers. Les usagers ne constituant pas un groupe homogène de personnes qui peut être consulté et qui peut exercer son influence, on peut leur

substituer convenablement les autorités publiques, ou une autre organisation décidant de la mise en place des transports ainsi que de leurs conditions d'exploitation.

L'intervention des autorités publiques dans les transports régionaux n'est pas seulement nécessaire dans la situation où se trouvent actuellement les transports publics dans plusieurs pays: c'est-à-dire, le déficit général. Même si l'exploitation des transports publics est globalement rentable, cette condition peut n'être respectée que pour une partie des transports régionaux seulement. Il faut donc choisir entre la limitation des transports publics régionaux aux relations les plus fréquentées, et l'intervention des autorités afin de maintenir une couverture satisfaisante de l'ensemble d'une région.

Il n'y a pas lieu de limiter le sujet du présent rapport à certains modes de transport. Bien que la plupart des transports régionaux soient effectués par autobus, les chemins de fer secondaires et les tramways, les chemins de fer principaux ainsi que des transports par voie d'eau ou par route - autres que par autobus - jouent également un rôle.

Une table ronde dispose seulement d'une courte période pour discuter le sujet. Afin de pouvoir plus aisément préparer cette discussion le présent rapport contient un certain nombre de thèses qui pourraient donner lieu à un débat. Il faut souligner que cette présentation n'a été choisie que pour faciliter la discussion, et non pour la limiter aux quelques points choisis à l'avance.

## , 2. LES BESOINS DE TRANSPORTS REGIONAUX

Les besoins de transports régionaux sont généralement répartis avec une assez faible densité sur l'ensemble de la région, aussi, les courants de transports sont faibles dans la plupart des cas. On peut donc dire que les besoins de transports régionaux sont tels que les meilleurs moyens de les satisfaire consistent dans les transports individuels (marche à pied, deux roues, voiture particulière).

Toutefois, l'accès à la voiture particulière ne sera jamais étendu à l'ensemble de la population et, dans certaines conditions, des personnes qui ont normalement accès à la voiture ne peuvent ou ne veulent l'utiliser. Si les distances sont trop grandes pour la marche à pied ou la bicyclette, un besoin de transports publics se fera sentir.

En général, les régions qui nous intéressent sont structurées autour d'un ou de plusieurs centres, qui ont des fonctions de services: achats, enseignement, hôpitaux, etc., mais ne constituent généralement pas une concentration d'emplois. Il en résulte des besoins de transport

variables au cours de la journée, avec une pointe provoquée par les écoliers. Cette structure est nettement différente de celle des régions urbanisées, où les établissements d'enseignement, même secondaires, sont en général plus proches de la maison, mais où les emplois sont plus concentrés.

Si, dans les régions urbanisées, le transport public s'impose surtout par une forte concentration du trafic dans le centre - qui ne peut être assuré par le seul moyen de la voiture particulière - dans les régions rurales, il s'agit plutôt de besoins de personnes qui n'ont en général pas accès à la voiture.

Thèse 1: Une connaissance approfondie des besoins de transports publics régionaux est une condition préalable pour une organisation rationnelle de ces transports.

Bien que cette thèse semble évidente, il est encore très rare que des études systématiques soient faites afin de mieux appréhender les besoins.

Le manque de telles études peut se manifester par un service mal adapté aux besoins des voyageurs, situation qui n'est pas de nature à promouvoir l'usage des transports publics, ni à en améliorer le résultat financier.

L'importance de décisions relatives à la mise en place d'un réseau de transports en commun justifie des études approfondies. D'une part, l'exploitation du réseau comporte des dépenses importantes qui se répètent d'année en année, et qui ne peuvent pour certaines relations être couvertes par les recettes du trafic. D'autre part, l'existence ou la non existence de certaines lignes peut avoir des influences profondes pour les relations géographiques, par exemple, impossibilité de visiter certaines écoles. On arrivera certainement à la conclusion que la déserte de certaines localités par un service de transport public n'est pas justifiée au point de vue financier. Il ne faut pas qu'une telle conclusion repose sur une connaissance insuffisante de la situation.

La première étude socio-géographique relative aux transports régionaux aux Pays-Bas a été effectuée en 1940 sous la direction de M. le docteur H. J. van Zuylen, à l'époque professeur de géographie au lycée classique de Rotterdam, aujourd'hui directeur de la Rotterdamse Tranweg Maatschappij (RTM), exploitant des transports régionaux au sud-ouest de Rotterdam.

Des enquêtes très approfondies ont été effectuées, d'une part, sur les éléments caractéristiques de la population, d'autre part, sur les habitudes et motifs de voyage, avec l'aide d'élèves du lycée, ainsi

que d'étudiants de l'école supérieure des sciences économiques (1). Sur la base des résultats de ces recherches, on a, dès 1942, progressivement adapté les horaires.

Le volume de travail qu'on a consacré à ces recherches a été influencé par les circonstances de guerre, et la disponibilité d'un personnel non rémunéré. Mais actuellement les moyens modernes permettent d'obtenir un résultat valable avec des effectifs moins importants.

Une étude socio-géographique relative aux besoins de transport est toujours un élément d'information préférable aux demandes des autorités régionales et locales, demandes qui, si on les satisfait, n'entraînent pas toujours un taux de fréquentation élevé, parce que les personnes qui ont exprimé la demande continuent trop souvent à utiliser leur voiture.

### 3. L'ORGANISATION DES ENTREPRISES

C'est peut-être l'inconvénient principal du transport public de présenter une certaine rigidité: les services doivent être organisés à l'avance, et ne peuvent être adaptés immédiatement à toute demande qui se présente. Cet inconvénient est particulièrement grave pour les transports régionaux, avec leur faible densité de réseau et leur faible fréquence.

Afin de pallier cet inconvénient dans toute la mesure du possible, il importe que la gestion des services de transport soit confiée à des unités qui connaissent en détail les besoins de transport de la région, ainsi que les déviations du schéma normal. Il faut adapter les services aux changements occasionnels d'horaires des écoles, aux fêtes et marchés, aux événements sportifs, etc.

Ces "unités d'exploitation" doivent être en mesure de faire circuler des services de renforcement et des services spéciaux, afin d'éviter de surcharger les services normaux, ou - ce qui serait encore plus grave - la non-disponibilité du transport à la fin d'événement. L'exploitant doit dans ce cas développer une attitude active: il doit se tenir informé des événements prévisibles plutôt que d'attendre des communications ou des demandes.

Un contact semblable est nécessaire au cours de la préparation de l'horaire normal. Il est nécessaire de contacter toutes les organisations de la région desservie dont les activités entraînent des besoins de transport, ainsi que les représentants de l'ensemble de la population;

---

1) Voir: dr. H. J. van Zuylen, Streekvervoer en zijn verzorgende functie, Den Haag, 1946.

ceci non seulement pour connaître l'ensemble des besoins de déplacement, mais aussi pour faire comprendre à la population concernée qu'il s'agit de "leur" bus ou petit train, et pas d'un véhicule appartenant à une administration lointaine inconnue, et incapable de tenir compte des besoins des habitants de la région.

Cette constatation est de nature à favoriser les petites et moyennes entreprises par rapport aux entreprises plus importantes, ou de niveau national. Toutefois, on ne doit pas conclure qu'il y a incompatibilité totale entre la nécessité pour une unité d'exploitation d'être suffisamment proche de la région et l'existence de grandes entreprises.

On peut envisager qu'une telle entreprise soit divisée en districts d'exploitation, disposant chacun d'une grande autonomie. Cette autonomie doit s'accompagner de la responsabilité budgétaire.

Si l'exploitation doit être organisée de préférence à l'échelle de régions pas trop étendues, il n'en va pas de même pour les services techniques et auxiliaires, tels que: l'achat et l'entretien de matériel roulant, l'administration, les installations fixes, les études. Pour ces activités des économies d'échelle sont possibles, et la taille importante de l'entreprise lui confère une position plus forte par rapport à ses fournisseurs.

Bien sûr, ces avantages peuvent pour une part être obtenus par la coopération d'entreprises indépendantes, ou bien par des "holding compagnies".

Il est évident qu'on ne peut avoir en même temps une grande et une petite entreprise. Il faut donc choisir. En principe, on peut s'orienter vers trois solutions:

- de grandes entreprises avec des régions d'exploitation très indépendantes;
- des entreprises correspondant chacune à une région homogène, avec une coopération à plus grande échelle pour certains services généraux;
- des entreprises d'exploitation par région, avec des entreprises centralisées qui mettent à disposition le matériel et l'entretien, se chargent de l'administration, etc.

Provisoirement ma préférence va vers cette dernière solution, sans toutefois exclure les autres.

Thèse 2: L'exploitation des transports régionaux doit être confiée de préférence à une entreprise par région homogène; autrement les districts d'exploitation de grandes entreprises doivent disposer d'une large autonomie.

Lorsqu'on mesure les avantages d'un certain type d'organisation il ne faut pas oublier l'effort nécessaire à la modification de la structure existante. Aucun choix ne peut donc être fait sans tenir compte de la structure existante dans chaque pays.

Jusqu'à présent nous n'avons pas encore abordé la question de la propriété des entreprises. Il existe en effet une diversité considérable de régime de pays à pays: entreprises nationales propriété de l'Etat ou des Chemins de Fer, entreprises appartenant aux autorités publiques régionales ou locales, et enfin, entreprises privées, allant de la grande société anonyme par actions cotées en bourse à la petite entreprise artisanale. Des solutions mixtes peuvent également exister.

Les considérations qui peuvent mener certains pays à promouvoir la propriété collective ou privée des unités de production restent évidemment en dehors du sujet de la présente introduction. Nous nous efforcerons de présenter des considérations propres à l'économie des transports.

A partir de l'exposé précédent sur la structure des entreprises on peut esquisser une taille minimum: l'entreprise d'exploitation doit pouvoir assurer la desserte d'une région homogène. Sauf s'il s'agit d'une région de très petite taille (petite île, vallée en montagne) l'entreprise artisanale ne satisfait pas à ce minimum. D'autre part, la structure familiale de ces entreprises n'est pas de nature à promouvoir une stabilité suffisante dans la qualité de la gestion. Avec les générations cette qualité peut varier considérablement, et ceci peut influencer à la fois la qualité du service et les coûts.

Il importe que les entreprises soient suffisamment importantes pour pouvoir employer un personnel de gestion de qualité suffisamment importante, sans devoir engager les procédures lourdes, propres aux grandes organisations. Des études, et notamment de recherche opérationnelle, basées sur l'analyse d'entreprises existantes de diverses tailles, seront nécessaires à la détermination d'une fourchette pour la dimension optimale.

Une telle entreprise peut en théorie être privée ou publique, et dans le dernier cas la propriété peut revenir soit aux autorités régionales et locales, soit aux autorités centrales. On défend parfois l'entreprise privée avec une référence à l'efficacité plus grande, propre à cette structure, tandis qu'en faveur de l'entreprise publique on cite la possibilité de mieux tenir compte de l'intérêt général.

Malheureusement les choses ne sont pas aussi simples: si l'on décide de rembourser à une entreprise privée le solde négatif entre recettes et coûts, l'entrepreneur sera vite incliné à se concentrer plutôt sur la qualité de son service que sur l'efficacité de son exploitation.

Même si, en théorie, une entreprise publique doit travailler dans l'intérêt général, on peut constater en pratique que cet intérêt général ne va guère au-delà de l'intérêt de l'activité de l'entreprise. Les entreprises collectives peuvent dans certains cas constituer un "groupement d'intérêt" peut-être plus fort que les groupes privés. Il est préférable de distinguer nettement les responsabilités: c'est la tâche des autorités publiques de veiller à ce que, tenant compte des demandes d'autres secteurs de "l'intérêt général", les transports régionaux soient organisés convenablement, et de mettre à la disposition des entreprises les moyens financiers nécessaires. C'est aux entreprises de faire fonctionner les transports selon le cadre général qui leur est imposé, et de le faire aussi efficacement que possible. Peu importe si le capital social est fourni par des personnes privées ou par des autorités publiques, plus important la qualité de la gestion et l'existence d'un mécanisme financier qui ne répercute pas automatiquement chaque amélioration ou détérioration du résultat financier sur les autorités publiques.

Le Règlement 1191/69/CEE du Conseil des Communautés Européennes sur les obligations de service public contient une procédure de compensation qui peut bien satisfaire à cet exemple: la compensation est déterminée à l'avance et ne peut être revue que sur la base de certains facteurs qui doivent également être fixés à l'avance. Il faut noter que ce règlement n'est pas encore obligatoire pour les entreprises qui exploitent essentiellement des transports régionaux.

Si l'on ne peut pas dégager, sur le plan des considérations économiques, une préférence nette pour la propriété privée ou la propriété collective, il faut encore se demander s'il existe une préférence entre les différentes autorités collectives qui peuvent, directement ou indirectement, assumer la propriété.

Le choix d'entreprises régionales impliquerait que la propriété revienne en première instance aux autorités régionales (ou locales). Toutefois, si la structure du pays ou la situation financière des autorités régionales ou la situation historique ne le permettent pas, on peut également penser à une propriété indirecte de l'Etat. Dans ce cas, une "Société Nationale des Transports Régionaux" qui pourrait assurer les services centraux dont on a parlé ci-dessus, et en même temps être un "holding" des entreprises régionales, est à préférer par rapport à une situation dans laquelle les chemins de fer nationaux auraient la propriété des entreprises de transports régionaux. La fonction principale des chemins de fer est de gérer un réseau de transport national et même international, et la gestion des transports régionaux risque de devenir une activité secondaire (1) qui est maintenue dans l'intérêt de l'activité principale.

---

(1) La désignation traditionnelle de lignes secondaires.

Même si une "Société Nationale" existe, une structure constituée d'entreprises régionales filiales de la première peut être considérée comme préférable à la grande entreprise unique. Dans le dernier cas, l'organisation serait trop lourde pour permettre une capacité d'adaptation suffisante des unités d'exploitation.

#### 4. LE ROLE DES AUTORITES PUBLIQUES

Nous avons déjà souligné que les besoins de transports publics régionaux sont tels que, même si les transports publics étaient globalement en équilibre financier, plusieurs villages devraient rester sans transport public s'il n'y avait pas intervention des autorités.

Aussi, dans la plupart des pays, les autorités nationales ou régionales se sont souciées de promouvoir la mise en place de services de transport. Pour les transports régionaux, cette action a commencé avec la fourniture de capitaux pour la construction de chemins de fer secondaires et tramways, ensuite on a organisé des réseaux régionaux de services d'autobus qui devaient assurer une desserte satisfaisante dans l'ensemble de la région, avec compensation interne des résultats financiers, maintenant on se trouve généralement au stade de la couverture des déficits par des contributions des autorités.

Bien que ces activités soient très répandues, on ne peut dégager aucune tendance vers une harmonisation du niveau de service, qui varie en effet considérablement de pays à pays. Il faut reconnaître, en l'état actuel des connaissances, qu'il n'y a pas de méthode objective pour déterminer le niveau de service, et surtout pour décider de la nécessité de créer un service. Personnellement, j'incline pour la thèse suivante, qui trouve ses fondements plutôt dans la politique de l'aménagement du territoire que dans la politique des transports:

Thèse 3: Les autorités publiques doivent s'assurer que chaque concentration de population ou d'activités qui est conforme à la politique d'aménagement du territoire est reliée au réseau des transports publics.

Cette thèse comporte une certaine ambiguïté: on peut difficilement définir de façon rigoureuse la notion de "concentration de population". Deux maisons n'en constituent certainement pas une, mais trente ? (il en est de même pour la concentration d'activités). On devra donc adopter certaines conventions, qui doivent, dans toute la mesure du possible, être homogènes à l'intérieur d'un pays.

La décision d'instaurer ou de maintenir un service doit comporter également la définition d'un degré minimum de qualité de la desserte: cette qualité minimum doit être déterminée soigneusement en fonction de la demande de transport.

Au-dessus de cette qualité minimum, le mécanisme normal de la politique de transports, analyse coûts-avantages notamment, permet de déterminer la qualité de la desserte, ainsi que le moyen de transport à utiliser (train, tram, autobus, minibus, taxi collectif).

Le financement de l'exploitation des transports publics régionaux peut, en principe, obéir à deux méthodes: l'une repose sur une individualisation très poussée des services, avec une compensation spécifique du déficit d'exploitation de chaque service en faveur des exploitants. L'autre repose sur une "subvention interne" entre les services assurés par l'entreprise, avec compensation seulement pour le déficit global.

Bien que la deuxième méthode soit plus simple, et, pour autant que des services rentables existent, moins coûteux pour les autorités, elle comporte plusieurs inconvénients. D'abord, la charge financière que comporte le maintien d'un certain service ne peut pas être confrontée directement avec l'utilité de ce service, et avec les moyens alternatifs de l'assurer. Ensuite, les services qui peuvent être en équilibre devront apporter un surplus qui servira au financement (éventuellement partiel) des services déficitaires. De ce fait, la formation des prix pour ces services est détériorée, et la qualité de service en souffrira. Les prix se trouvant au-dessus du niveau des coûts, un certain nombre d'usagers vont utiliser d'autres moyens de transport, qui sont plus coûteux pour la collectivité, mais moins coûteux pour l'usager. Ceci résulte en une perte économique pour la collectivité (1).

Les décisions d'instaurer ou de maintenir un service ainsi que la détermination des horaires et des tarifs étant prises normalement cas par cas, on peut admettre que:

Thèse 4: Chaque décision sur la mise en place et les modalités d'exploitation d'un service non rentable doit être accompagnée d'une estimation des conséquences budgétaires, ainsi que de modalités de financement.

On peut déduire de cette thèse que l'autorité qui décide de l'existence et de la qualité du service doit en assumer également la responsabilité.

Il est très difficile de fournir les règles générales en fonction desquelles ce sont les autorités régionales ou un organisme central qui doivent exercer les responsabilités relatives aux transports

---

1) Voir: A. M. Milne, The Economics of Inland Transport, London, 1955, p. 151.

régionaux. Ce choix ne peut être fait indépendamment de la structure plus ou moins centralisée de chaque pays. Toutefois, il faut éviter que les services régionaux s'étendent sur le territoire de deux autorités responsables, ceci pour éviter des chevauchements de compétence. Aussi, il importe qu'il existe un certain parallélisme entre les décisions qui concernent les transports en général et celles qui touchent à l'aménagement du territoire.

## 5. LES SERVICES REGULIERS DE RAMASSAGE

A côté des transports publics, il existe des services réguliers pour des groupes particuliers d'usagers: ouvriers, écoliers, visiteurs d'hôpitaux, public des théâtres, etc. Ces services sont mis en place lorsque les besoins se présentent régulièrement selon la même structure, et ne peuvent pas être satisfaits convenablement par les services publics.

A première vue, il n'y a pas d'objection à ce que plusieurs personnes, ayant régulièrement les mêmes besoins de transport, s'organisent pour faire circuler des autobus selon le parcours et l'horaire qui leur conviennent le mieux. Toutefois, les besoins de transports régionaux étant faibles, surtout dans des régions peu peuplées, ces services de ramassage auront le résultat de diminuer encore le débit des transports publics.

L'organisation de services particuliers indépendamment des services publics risque de créer des doubles emplois, mais peut aussi engendrer la disparition des services publics, pour autant que la demande restante ne puisse plus justifier leur maintien.

Il importe donc de faire d'abord une estimation de l'ensemble des besoins de déplacements dans la région, et de voir ensuite comment organiser un réseau de services de transport satisfaisant au mieux à l'ensemble des besoins. Si une certaine adaptation de l'horaire des services publics, et éventuellement une déviation du parcours normal, peuvent permettre de satisfaire aux besoins particuliers avec des véhicules du service normal, il n'y a pas lieu d'instituer des services particuliers.

"Il vaut mieux prévenir que guérir": il importe de prendre en considération, dans les décisions relatives à la localisation d'activités génératrices de demande de transport, la configuration du réseau public, ceci afin d'éviter que les écoles, hôpitaux, maisons de vieillesse, etc., se trouvent en dehors des parcours rationnels des transports publics régionaux ou locaux.

Même si un service particulier est nécessaire, il faut donner une priorité à l'exploitant du réseau régional pour exploiter également le service de ramassage, en vue d'une meilleure utilisation de son matériel et de son personnel. Cette priorité est surtout importante pour des services situés en dehors des pointes du service public. Toutefois, la priorité ne doit pas être telle que le service soit réservé à l'exploitant du réseau, même dans le cas où son coût est supérieur à celui d'un autre entrepreneur.

Thèse 5: L'exploitation de services de ramassage ne doit être envisagée que si les services réguliers ne peuvent pas être adaptés pour satisfaire aux besoins. Même dans ce cas, il faut donner une priorité à l'exploitant des services publics.

## 6. LA FONCTION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

Le moyen de transport le plus répandu dans les transports régionaux est l'autobus. Dans certaines régions des chemins de fer secondaires, parfois à voie étroite, ou des tramways, assurent les services les plus fréquentés. Généralement l'exploitation de ces transports ferroviaires et des transports régionaux par autobus est assurée par les mêmes entreprises.

Par contre, les services régionaux exploités par les chemins de fer nationaux sont indépendants des entreprises régionales. Bien qu'il existe une certaine coordination, on considère généralement les services intervilles et régionaux des chemins de fer comme le mode principal, et les autobus (avec éventuellement les chemins de fer secondaires) comme le mode réellement secondaire, devant s'y adapter. Cette situation devient particulièrement remarquable dans les pays où les chemins de fer mettent en service des autobus, en complément ou remplacement des services ferroviaires, à côté des autobus des entreprises régionales.

Bien sûr, on ne peut pas nier le fait que les besoins de transports régionaux se limitent en grande partie à la région même, et les transporteurs régionaux ont raison de donner plus de poids à la demande effective pour leurs services qu'aux incitations plus ou moins fortes d'une administration centrale des chemins de fer, voire même de l'Administration centrale publique elle-même.

Les services régionaux des chemins de fer nationaux, par contre, sont exploités plutôt comme des lignes devant alimenter le réseau intervilles, que comme des lignes principales d'un réseau régional. Aussi, les deux exploitants se considèrent parfois encore comme des concurrents.

Il importe de distinguer les catégories de transport d'après leur fonction et non pas d'après la technique employée. Mais il n'est pas forcément nécessaire de transférer les services exploités par train omnibus aux entreprises régionales de transport routier. Généralement l'entretien des infrastructures et la mise à disposition du matériel roulant et du personnel de conduite et d'accompagnement peuvent être assurés d'une façon plus efficace par l'entreprise de chemin de fer. La détermination des horaires et des tarifs doit se faire pour l'ensemble des services régionaux. Evidemment, il faut tenir compte, pour les trains omnibus empruntant les lignes principales, des contraintes imposées par le trafic à longue distance, ainsi que de l'impératif d'assurer de bonnes correspondances avec des trains express. Mais cette dernière exigence n'est pas seulement applicable aux trains, mais également aux autobus.

La solution idéale du point de vue des correspondances entre le réseau national et un réseau régional serait de faire entrer les trains omnibus et les autobus quelques minutes avant l'arrêt d'un train inter-ville, et de les faire partir quelques minutes après. Cette solution permettrait à la fois des correspondances rapides entre réseau national et réseau régional, et à l'intérieur de ce dernier réseau, ainsi qu'une rotation rapide du matériel et du personnel.

Si l'on procède de cette façon, on peut donner au chemin de fer la place qui lui incombe dans les transports régionaux, sans nuire à l'idée d'un vrai réseau régional. Des doubles emplois peuvent être évités, à la fois dans la circulation des véhicules et dans les services annexes: les régulateurs de trafic, la vente de billets, les salles d'attente, etc., peuvent être utilisés à la fois pour les trains et les autobus.

La prise en considération de l'ensemble des services régionaux permet de mieux équilibrer la qualité du transport, sans donner la priorité à l'un des modes. Dans certains pays on est tenté de maintenir un service ferroviaire médiocre mais coûteux, au lieu d'instituer une desserte routière qui serait à la fois meilleure et moins chère. Cette politique, peu rationnelle à première vue, sera au moins mise en évidence d'une façon plus explicite.

Mais peut-être le résultat le plus important de cette intégration des modes serait une meilleure adaptation de la desserte ferroviaire aux besoins de la région.

Thèse 6: Les services régionaux des chemins de fer nationaux doivent être intégrés aux réseaux régionaux de transports publics et exploités comme partie de ceux-ci.

En application de cette idée, des contrats de coopération doivent être conclus entre l'entreprise de chemin de fer et l'entreprise de

de transport régional, pour la prestation de certains services par la première à la seconde. Les relations avec les voyageurs seront assurées par la compagnie régionale.

## 7. LES MOYENS DE TRANSPORT "INTERMEDIAIRES"

Nous avons déjà évoqué plusieurs fois le fait que les besoins de transport sont parfois très limités. Les besoins peuvent être tels que la mise en place d'un service régulier par autobus ne puisse guère être envisagée. En effet, il peut être moins coûteux de transporter les voyageurs qui se présentent en taxi, que de faire circuler des autobus avec un taux d'occupation très bas, trop souvent même nul. Toutefois, le transport de chaque voyageur individuel et de chaque groupe de voyageurs qui voyagent ensemble par taxi reviendrait trop cher. Il faut donc chercher des mécanismes pour trouver des moyens de transport situés entre l'autobus et le taxi. Sans prétendre que cette énumération soit exhaustive, nous allons citer un certain nombre de solutions possibles.

### L'autobus à la demande

La capacité d'un autobus (1) de ligne s'élève normalement à 40 - 45 places assises, les dimensions maxima des véhicules étant déterminées par le Code des Routes. Surtout dans les régions à faible trafic cette capacité est nécessaire seulement pour certaines dessertes de pointe.

Si le niveau du trafic de pointe le permet, on peut utiliser des autobus de capacité moins élevée, voire même des minibus à huit places, officiellement classés comme voiture particulière. Cette politique permet de réduire le coût des véhicules, mais le salaire du conducteur n'est généralement pas influencé. Aussi les coûts par place-km augmenteront d'une façon considérable, mais le degré d'occupation peut augmenter considérablement lui aussi.

La politique susvisée n'a de sens que si la demande de pointe ne rend pas nécessaires des véhicules de grande capacité; remplacer le grand autobus par un minibus en dehors des pointes seulement risque de doubler le parc.

La diminution de la capacité des véhicules n'étant que partiellement efficace, on peut aller plus loin dans le même sens: diminuer la fréquence. Une simple diminution de la fréquence rend le service moins attractif, et fera diminuer encore la demande, jusqu'au niveau qui rendra nécessaire l'arrêt de l'exploitation. Pour cette raison on a

---

1) On fait abstraction des solutions autobus à étage ou articulé, qui permettent évidemment une capacité plus grande.

introduit le système de l'autobus à la demande, c'est-à-dire un service qui fonctionne seulement si des voyageurs se présentent.

Les autobus circulent, dans ce système, seulement s'il y a des voyageurs, parfois selon des parcours déterminés à l'avance mais, dans les variantes plus développées de ce système, selon des parcours adaptés aux lieux de provenance ou de destination des voyageurs.

Afin de pouvoir organiser les services, il faut connaître à l'avance les besoins exacts des voyageurs. Ceux-ci doivent donc informer un poste central qu'ils veulent se rendre quelque part; ils obtiendront ensuite une indication du temps de passage approximatif d'un véhicule à l'arrêt désiré. Cette indication est très difficile à donner s'il s'agit de la collecte de voyageurs de provenances dispersées à destination d'une ville ou centre régional. Les parcours optimaux des véhicules ne peuvent être déterminés que si toutes les demandes à l'intérieur d'un certain intervalle de temps sont connues. Ceci reviendra à enregistrer d'abord toutes les demandes, pour rappeler ensuite les demandeurs, procédure peu satisfaisante. Il existe des systèmes faisant appel à des ordinateurs permettant de déterminer instantanément la manière optimale de satisfaire à une demande, compte tenu de toutes les demandes déjà enregistrées.

En sens inverse, le problème est moins compliqué. On peut même déterminer à l'avance des heures de départ, en fonction des horaires des services réguliers, et au moment du départ déterminer le parcours à suivre.

Il ne serait guère satisfaisant de remplacer une seule ligne par des autobus à la demande. Dans ce cas, on est pratiquement obligé de tenir en réserve un maximum de véhicules qui ne circuleront tous que si un maximum de demandes se présentent. Etant donné la faible part du coût kilométrique dans le coût total, la diminution des kilomètres parcourus ne pourra que très difficilement compenser les coûts du poste central.

Par contre, on peut aussi remplacer un certain nombre de lignes dans une même région par des autobus à la demande. Si, à l'origine, quatre lignes d'autobus desservaient la région au départ d'un centre, on peut très bien parvenir à une situation où deux autobus à la demande peuvent desservir l'ensemble des destinations. Dans ce cas, on peut, ou bien diminuer le nombre de véhicules en circulation, ou bien augmenter la fréquence.

On peut caractériser le système de l'autobus à la demande comme un service entre des points déterminés, sans parcours fixe, et sans horaire rigide. Les véhicules utilisés sont généralement des minibus.

## Le taxi collectif

Si l'autobus à la demande est dérivé généralement d'un service normal par autobus, on peut également partir de l'autre extrême, le taxi.

Nous avons déjà dit qu'il revient parfois moins cher de transporter tous les voyageurs en taxi que de faire circuler des autobus. Mais pour réaliser cette situation il faut d'abord convaincre des personnes qui ne se connaissent pas de voyager ensemble dans un même véhicule : voilà l'idée du taxi collectif.

Il existe des procédures plus ou moins officielles qui permettent de mêler les voyageurs. Le conducteur peut s'adresser à des voyageurs qui ont l'air d'attendre pour être transportés, il se peut que des "marchés" se développent (cours de gare, place centrale), mais on peut également faire passer les demandes par un poste central qui dirige les véhicules.

En fait, la différence entre le taxi collectif et l'autobus à la demande se situe plutôt dans le point de départ que dans le résultat: il s'agit dans les deux cas d'un véhicule prenant plusieurs voyageurs ne faisant pas partie d'un seul groupe et circulant sans horaire ni parcours fixes.

## Entraide de voisinage

S'il n'existe pas de transport public, les personnes n'ayant pas de voiture à leur disposition doivent, pour autant que les distances sont trop grandes pour la marche à pied ou la bicyclette, soit prendre un taxi - parfois très coûteux - soit emprunter des voitures d'autres personnes.

Même avec l'existence des transports en commun, la "captivité" des personnes sans voiture pour les transports publics que présument les modèles de prévision n'est pas absolue. Il est normal que des parents conduisent leurs enfants, qu'on aille chercher des amis à la gare et que l'on prenne aussi de temps en temps quelqu'un qui doit faire le même trajet que soi.

Sans transports en commun, ces actions vont sans doute se multiplier; aussi est-il exagéré de dire que les personnes n'ayant pas de voiture à leur disposition sont complètement paralysées sans transports publics.

Il faut reconnaître quand même que faire dépendre une partie de la population de l'aide volontaire de leurs voisins est peu satisfaisant. D'abord la rémunération financière des prestations fournies peut poser des problèmes délicats. Ensuite les personnes vivant plus ou moins solitaires auront du mal à être transportées, et cette difficulté est encore plus réelle pour des personnes étrangères à la région.

On peut donc estimer que l'entraide de voisinage n'est pas un substitut valable à l'obligation des autorités de fournir des transports publics (1).

### L'emploi partagé des moyens

Dans les régions à faible densité de population il est impossible de parvenir à un taux d'occupation raisonnable d'un service d'autobus. La diminution progressive des fréquences donnera lieu à une fuite du trafic vers d'autres moyens, ou à une disparition complète.

Un système tel que l'autobus à la demande ou le taxi collectif peut améliorer le degré d'occupation des places-kilomètres offertes, mais ne pourra guère améliorer la productivité du personnel de conduite, qui constitue l'élément prépondérant des coûts.

Le problème du sous-emploi des ressources n'est pas particulier aux transports. Dans les régions à faible densité de population le commerce de détail et l'artisanat sont dans la même position de ne pouvoir utiliser complètement leur temps de travail à des fins productives, d'où des résultats financiers insatisfaisants. Une remarque analogue peut être faite pour un grand nombre de services publics.

On peut constater que des activités sont combinées en vue d'améliorer les résultats financiers. Pourquoi ne pas englober les transports dans de telles combinaisons ? Il n'y a aucun inconvénient à ce qu'un magasin soit fermé quelques heures par jour parce que son propriétaire fait une course avec un minibus vers la ville, la gare, ou un arrêt d'une ligne d'autobus pour transporter les quelques voyageurs qui se présentent.

Il y aura sans doute des objections contre une organisation semblable, notamment du côté des syndicats. On dira que l'emploi de conducteurs à mi-temps constitue une concurrence déloyale pour les conducteurs professionnels, et une diminution de leurs possibilités d'emploi.

Il est évident que les règles de sécurité valables pour les conducteurs des transports publics de voyageurs doivent également être respectées par les conducteurs à mi-temps. Pour le reste: faire travailler quelqu'un, une partie de son temps productif, comme conducteur d'un minibus, lui permettra de gagner sa vie d'une façon convenable. De cette manière on peut maintenir une desserte de transport public, mais également d'autres activités qui risquent de disparaître. L'alternative serait sans doute l'arrêt complet du transport en commun, et peut-être la disparition de ces activités.

---

1) Voir thèse 3, p. 16.

Pour l'exploitant de transports régionaux, il pourrait être normal de conclure un contrat avec une entreprise qui exploiterait des autocars et assurerait ainsi certains services pour son compte. Il serait par contre peu normal de conclure un contrat avec le boulanger local pour lui faire transporter, peut-être sans horaire fixe, des voyageurs avec le minibus qu'il utilise également pour ses livraisons (1).

La réalisation de la deuxième thèse (2) peut entraîner des frais exorbitants pour la collectivité si l'on installe dans tous les cas, des services réguliers d'autobus. En fait, cette thèse repose sur la position selon laquelle on doit réintroduire un service de transport collectif sur plusieurs relations où ce service a disparu. Le remplacement des autobus par des minibus ne peut changer radicalement la situation économique, étant donné l'importance des salaires dans le coût total, et l'effet du poste central dans le cas de l'autobus à la demande. Aussi peut-on dire que la deuxième thèse ne peut être respectée que si l'on a recours à des solutions originales, telles que celles développées ci-dessus.

Thèse 7: Pour les relations à faible trafic, il faut envisager la mise en place, au lieu d'un service d'autobus, de moyens de transports semi-collectifs, y compris des solutions basées sur l'usage partagé de la main-d'oeuvre et des moyens matériels.

## 8. LA TARIFICATION

Les tarifs des transports publics régionaux sont déterminés généralement en fonction de la distance de transport. A côté du billet simple, peuvent exister des allers et retours, des cartes valables pour plusieurs voyages, des abonnements valables un jour, une semaine, un mois ou une année, des réductions pour enfants, personnes âgées, familles, etc., la structure étant différente selon les entreprises. Pour les lignes régionales des chemins de fer nationaux, on applique généralement la tarification du réseau interrégional. Parfois cette même tarification s'applique à des lignes d'autobus qui remplacent un service ferroviaire.

---

1) En Angleterre, une entreprise régionale a mis un minibus à la disposition d'un comité local, pour la desserte d'un groupe de villages, des habitants de ces villages prenant à tour de rôle la fonction de conducteur;  
Voir: Michael W. Jackson, Bus system experiments and developments; rapport pour la conférence "Passenger Transport and the Environment", Construction Industry Conference Centre Limited, P.O. Box 85, High Wycombe, 1976 (page 85).

2) Voir page 13.

Cette situation a pour résultat que des lignes parallèles n'ont pas toujours la même tarification: un billet acheté auprès d'une entreprise n'est pas valable sur les véhicules d'une autre. Même la structure peut être différente: si l'on peut emprunter le train ou l'autobus pour un voyage donné, l'aller simple peut être le moins coûteux pour l'autobus, l'aller-retour pour le train. Aussi, certaines réductions de caractère commercial ou social ne peuvent s'appliquer qu'à un seul mode.

Un autre phénomène qui se produit dans plusieurs situations consiste dans le fait que des voyageurs devant changer de véhicule, surtout s'il s'agit de véhicules d'entreprises différentes, doivent acheter un nouveau billet. Ceci revient plus cher pour autant que les tarifs reposent sur un élément fixe ou une dégressivité en fonction de la distance. L'inconfort du changement de véhicule - et la perte de temps qui en résulte - est donc renforcé par un prix généralement supérieur à celui d'un parcours direct de distance égale.

Les exploitants disent parfois qu'il est équitable de faire payer plus les voyageurs qui empruntent deux véhicules successivement, que ceux qui font un voyage direct sur la même distance. En fait, les premiers font appel à deux véhicules et deux conducteurs, les seconds à un seul. Par contre, le transbordement n'est pas organisé pour le plaisir des voyageurs qui doivent changer de véhicule, mais pour promouvoir l'efficacité de l'exploitation, et afin de permettre au plus grand nombre de voyageurs de faire des parcours directs. Il n'y a donc pas lieu de pénaliser les voyageurs qui doivent changer.

Dans le cadre d'une organisation des transports publics régionaux qui englobe l'ensemble des modes de transport, il faut mettre en place une tarification de base qui s'applique à tous les modes à l'intérieur de la région.

Sans vouloir discuter ici de la détermination du système de tarification - problème qui mérite une étude particulière - le système choisi doit s'appliquer à l'ensemble des modes. Surtout dans des relations où plusieurs possibilités de voyage existent, la tarification ne doit pas être différente pour ces alternatives, sauf s'il s'agit d'une surtaxe pour un service de qualité supérieure (1ère classe des chemins de fer, autocar express).

Dans cette situation, l'offre de transport est accessible à l'ensemble des voyageurs, indépendamment du fait qu'ils ont déjà acheté un aller et retour, un carnet pour plusieurs voyages ou un abonnement.

Il est donc nécessaire qu'il existe une structure tarifaire unique à l'intérieur de chaque région. Dans toute la mesure du possible les structures des différentes régions doivent être comparables. Cette

situation ne doit pas exclure l'applicabilité du système des tarifs nationaux de longue distance sur des services régionaux. En effet, la possibilité d'acheter un billet direct est ressentie comme un avantage, et doit être rendue possible dans tous les cas où la demande est suffisante et la vente des billets est praticable (on ne peut pas faire délivrer des billets à destination de n'importe quelle gare d'un pays par le conducteur d'un autobus).

On ne doit pas exclure la possibilité d'une tarification unique pour les transports régionaux et interrégionaux. Des zones de la tarification régionale peuvent être combinées en de grandes zones pour les transports de longue distance. Un tel système n'a jamais été réalisé jusqu'à présent et pose de multiples problèmes, étant donné la structure différente du marché et des coûts des transports de longue distance. Aussi, l'harmonisation de la tarification des transports publics peut commencer utilement par les transports urbains et régionaux, les transports interrégionaux étant réservés pour une étape ultérieure, dont la réalisation est encore incertaine.

Bien que la tarification générale doive s'appliquer en principe à l'ensemble des services de transport régional, des tarifs spéciaux peuvent être introduits pour certaines lignes ou certains modes seulement. Par exemple, le transport de groupes peut être moins coûteux par dessertes ferroviaires que par dessertes routières, étant donné la possibilité de formation de trains. Il est donc possible d'accorder des réductions plus importantes sur les services assurés par fer.

En conclusion, une organisation homogène des transports publics régionaux doit être accompagnée d'une tarification homogène, la tarification étant un élément important de l'image que se font les usagers du système de transport. Toutefois, des tarifs spéciaux sont possibles pour des services de qualité supérieure, ou de structure de coûts différente. La tarification nationale de longue distance peut s'appliquer à certains parcours terminaux sur des services régionaux.

Thème 8: Une tarification de structure uniforme doit s'appliquer en principe à l'ensemble des services de transports régionaux. Toutefois, des suppléments ou des réductions peuvent être envisagés là où la situation du marché ou le niveau des coûts sont sensiblement différents.

## 9. RESUME ET CONCLUSIONS

Le problème de l'organisation des transports régionaux de voyageurs a été traité dans le présent rapport comme un problème qui vise essentiellement les transports en commun. Il s'agit donc de présenter des

considérations de nature économique sur l'organisation optimale de ces déplacements qui ne s'effectuent ni en voiture, ni en deux roues, ni à pied.

Une organisation ne peut être optimale que si elle est orientée vers la demande. L'organisation de l'entreprise peut fonctionner d'une façon parfaite, mais si les services qu'elle fournit ne sont pas de nature à répondre à une demande effective, cette perfection n'est pas d'une grande utilité.

Les besoins de transport dans les régions rurales sont répartis avec une faible densité sur un grand nombre de relations. Surtout dans les régions à faible densité de population, on ne peut envisager de mettre en place des transports en commun sur l'ensemble des relations. Il faut donc déterminer avec une grande prudence les relations sur lesquelles des services de transport public seront installés. Ce choix peut avoir des conséquences pour les relations sociales dans toute la région, et doit donc s'appuyer sur une étude socio-géographique et sur la comparaison de divers modèles d'exploitation.

La configuration du réseau et la structure de l'horaire doivent être déterminées sur la base d'une connaissance approfondie de la région; la même nécessité existe pour la gestion journalière de l'exploitation. Dans ce dernier cas il ne s'agit pas d'une connaissance basée sur des études scientifiques, mais sur des contacts très étroits avec la vie régionale.

De ce qui précède, on peut déduire d'une part la nécessité d'une analyse scientifique des relations socio-géographiques de la région, d'autre part d'une gestion régionalisée de l'exploitation.

Nous n'avons pas voulu en déduire une nécessité absolue en faveur des entreprises régionales. Compte tenu des difficultés qu'il y a à changer des structures existantes, on pourrait se contenter aussi de donner une grande autonomie aux unités régionales d'exploitation d'une entreprise nationale. Mais notre préférence va quand même vers une structure composée d'entreprises régionales indépendantes, les entreprises nationales étant chargées des questions techniques ou générales.

Si nous avons admis qu'il ne peut pas être question de faire fonctionner les transports publics sur l'ensemble des relations qu'on pourrait envisager, nous soulignons que cette limitation ne doit pas mener à isoler des villages ou autres concentrations comparables. Les autorités publiques doivent suivre une politique cohérente relative aux transports et à l'aménagement du territoire. Si elles veulent créer ou maintenir un village, elles doivent fournir certains services, et non seulement l'eau potable, l'électricité, le téléphone, l'enseignement, mais aussi les transports publics.

La fourniture de transports publics doit par ailleurs avoir lieu au moindre coût pour la collectivité. Si le maintien d'un service normal ne semble pas être justifié, on doit envisager des solutions telles que l'autobus à la demande, ou bien l'entreprise de transports régionaux doit conclure un contrat avec une entreprise locale, pas nécessairement entreprise de transport, pour faire effectuer un nombre limité de courses entre le ou les villages qui risquent d'être isolés, et un centre régional ou un arrêt d'une ligne normale.

Dans le même souci de fournir un service de transport accessible à l'ensemble de la population au moindre coût pour la collectivité, nous avons proposé de limiter les services de ramassage, réservés à des groupes particuliers, au strict minimum, et de donner aux entreprises de transports publics régionaux une priorité pour leur exécution.

Les services omnibus des chemins de fer, ayant une fonction de transport régional, doivent être intégrés aux transports régionaux par autobus. L'exploitation technique peut rester auprès des entreprises de chemin de fer, mais ce sont les entreprises de transports régionaux qui doivent décider de la qualité du service, des tarifs, des actions commerciales, etc. Les services ferroviaires peuvent donc faire partie d'un réseau régional sans double emploi.

La tarification générale des transports régionaux doit, pour arriver à une intégration réelle, être homogène pour l'ensemble des moyens de transports, c'est-à-dire qu'un billet ou abonnement valable entre deux arrêts ou zones doit pouvoir être utilisé sur l'ensemble des lignes qui peuvent être considérées comme reliant ces deux endroits.

L'existence d'une tarification régionale uniforme n'exclut pas que la tarification kilométrique puisse être mieux adaptée dans certains cas au niveau des coûts et à la situation de marché sur la liaison individuelle, ni qu'il y ait des tarifs spéciaux au-dessus ou en-dessous du niveau normal, par exemple 1ère classe en chemin de fer, ou réduction spéciale pour certains modes.

Dans cette note introductive, nous n'avons pas voulu donner une recette générale que les entreprises et les autorités publiques pourraient utiliser afin de mettre en place une organisation des transports régionaux qui serait optimale du point de vue économique.

La grande diversité de la structure socio-géographique des régions implique qu'une telle recette ne pourra jamais être fournie.

La détermination d'une organisation optimale ne peut être faite qu'après des études concrètes qui doivent être menées cas par cas, et qui doivent en effet être poursuivies continuellement, la structure d'une région n'étant pas statique.

Nous avons seulement voulu donner quelques lignes directrices pour ce travail, et peut-être la conclusion la plus importante serait que les besoins de transport de la région doivent être le point de départ de ce travail, et que la technique de transport à employer ne doit pas avoir d'influence décisive sur l'organisation proprement dite.

## SYNTHESE DE LA DISCUSSION

### 1. ORGANISATION RATIONNELLE DE L'OFFRE

Une organisation satisfaisante du transport de personnes au niveau d'une région doit se baser en premier lieu sur la demande. A l'heure actuelle, on applique trop souvent à cette demande une offre qui est devenue immuable par suite des pratiques de la coordination des transports. De ce fait, il s'est installé une féodalité d'offres établies qui n'ont pas évolué en fonction des besoins de la population, ni des impératifs d'une gestion optimale.

La distance qui, en cette matière sépare la demande de l'offre, est également due en partie à des interférences politiques; dans nombre de cas, il y a une manipulation caractérisée de la demande. En conséquence, il importe de connaître la demande réelle par des voies objectives et non pas exclusivement une demande exprimée sous une quelconque tutelle qui est forcément partielle et subjective. Au cours des dernières années, ce point a revêtu une importance accrue en raison de la plus forte sensibilisation de l'opinion publique pour l'offre de transports publics.

Une meilleure prospection de la demande peut être réalisée de plusieurs façons et par plusieurs voies convergentes. De toute manière, il existe déjà des offres qui ont façonné la demande. Il conviendra donc de tenir compte de ce qui existe dans toute la mesure du possible.

Une première approche pourrait consister à définir un objectif global au niveau d'une collectivité définie; cet objectif serait notamment assorti d'indices d'accessibilité qui fourniraient des seuils de demande.

Une meilleure connaissance de la demande permettra de rationaliser l'offre et d'opposer des arguments à certains intérêts établis. De toute manière, il faudra une décision politique sur les services à offrir et sur les moyens financiers à engager à cet effet. Le problème fondamental consistera dans de nombreux cas à passer d'une politique de transporteurs à une politique de transports.

La pratique de concessions routières liées à un itinéraire ou à une ligne est en somme une transposition des contraintes typiques du chemin de fer à un service routier avec tout ce que ceci entraîne comme inconvénients dans la rationalité de l'exploitation. La concession par ligne permet rarement une utilisation optimale du personnel et du matériel et donne ainsi souvent lieu à des gaspillages que des formules plus souples pourraient éviter totalement ou en partie.

D'autres pertes sociales inhérentes aux systèmes actuels sont d'une part les doubles emplois qui se manifestent sur des trajets plus ou moins parallèles et surtout lorsque de nouvelles urbanisations entraînent des extensions ou des variantes de lignes. D'autre part, les chemins de fer ne sont pas toujours insérés de façon rationnelle dans une desserte régionale (emploi non judicieux de la technique ferroviaire, manque d'intégration des horaires avec les services routiers, tarifs différents, etc.).

Un des objectifs d'une bonne politique régionale de transport doit inévitablement consister à offrir, au départ de moyens existants, un ensemble de services qui soit à la fois satisfaisant pour les usagers et pour les entreprises.

L'attribution des services aux exploitants est à concevoir de préférence par zones ou par prestations et non pas par lignes. Cette attribution doit être basée sur un cahier de charges et sur un système tarifaire qui s'inspirent de critères de service, de qualité et de capacité.

Au moins vis-à-vis de l'utilisateur, il importe que l'offre soit présentée comme une unité pour toute la région; cette présentation peut d'ailleurs exclure certaines influences subjectives.

D'habitude, on examine seulement la demande, lorsque la situation financière d'un service devient intenable. Cependant, des rationalisations appréciables restent également possibles pour des services dont la situation financière est moins préoccupante. Ce qui plus est, une exploitation au niveau régional permet éventuellement la combinaison entre les trajets à trafic faible et les trajets au trafic plus fort.

La mise en adjudication périodique de lignes ou de services peut paraître stimulante pour une bonne exploitation. Dans la pratique, elle risque toutefois de se heurter à de sérieux obstacles. En effet, si l'adjudication se fait ligne par ligne, il peut ne pas y avoir de candidats pour certaines lignes; il faudrait donc procéder par des adjudications globales. Mais alors on met en adjudication des parties de réseau qui étaient desservies par des entreprises existantes; on risque ainsi de tuer ces entreprises.

Entre l'immobilisme et le bouleversement, il y a une voie de milieu qui présente le mérite supplémentaire de mieux convenir aux besoins d'une gestion centralisée. Elle consiste à mettre l'exploitation commerciale aux mains d'une autorité centrale, tandis que l'exploitation technique est confiée à des entreprises qui vendent des prestations en voitures/km au gestionnaire central, ce mécanisme est déjà plus ou moins pratiqué dans certains cas. Il permet d'optimiser les services pour un coût qui est à fixer et ce en respectant dans la mesure du possible les structures existantes des entreprises dans ce domaine.

Certains participants estiment que la libre localisation des individus et des activités sur un territoire ne peut pas automatiquement entraîner une obligation de desserte de la part des transports publics; sinon des schémas urbanistiques de plus en plus dilués appelleraient des déficits croissants pour des services où la relation offre-demande est de moins en moins satisfaisante. Il sera donc nécessaire d'accepter soit une certaine discipline dans l'aménagement, soit renoncer à un service de transports qui soit géographiquement universel; il paraît concevable que, pour l'avenir, les habitants de certains quartiers nouveaux soient mis en garde et informés sur certains seuils minimum de demande qui seraient requis pour l'offre d'un service de transports.

Dans toutes les formules possibles de desserte, il se pose clairement une question de contrôle qui s'exerce vis-à-vis du service offert et vis-à-vis de l'utilisation des subventions; ceci afin d'éviter que ne s'instaurent des monopoles ou que ne s'automatise la restitution des déficits.

Enfin, il va sans dire que le bénéfice des services publics de voyageurs dans une région ne se trouve pas exclusivement dans le transport même; la rentabilité du service offert n'offre à cet égard qu'un critère partiel pour apprécier l'utilité sociale.

## 2. STRUCTURE DES ENTREPRISES

La géographie du pays détermine parfois au préalable la taille de la région à envisager; à cet égard, un pays plat n'est pas comparable à un pays composé de longues vallées ni à un pays entrecoupé de fleuves.

Ensuite, le client contribue beaucoup à la définition correcte d'une région de desserte. En fait, on connaît la zone d'attraction d'un centre régional; s'il peut y avoir différentes zones superposées (industrie, différents types de services comme écoles, commerces, hôpitaux), il n'en reste pas moins que la région de transport est délimitée de façon optimale lorsqu'elle coïncide avec une unité régionale de vie.

Enfin, l'existence d'une région est également le résultat des liaisons existantes de transport; des modifications dans le réseau peuvent effectivement influencer l'attractivité d'un centre par rapport à d'autres centres.

Quant à savoir comment il faut résoudre les problèmes qui se posent au passage entre les régions, il y a à cela un ensemble de solutions pragmatiques qui réduisent de beaucoup l'importance du problème. En premier lieu, on peut considérer que le transport rapide intervilles soit réservé aux chemins de fer sur les relations où ces derniers existent. En second lieu, plusieurs entreprises peuvent conjointement exploiter une liaison entre régions; cette formule existe même au niveau international; elle est une simple question de répartition des prestations entre les entreprises intéressées. En troisième lieu, un système cohérent de correspondances, à contrôler par l'autorité publique, peut largement améliorer l'offre entre les régions. Ce dernier problème surgit d'ailleurs fréquemment pour les concessions par ligne qui établissent leurs horaires sans tenir aucun compte de correspondances utiles aux usagers.

La taille de l'entreprise influence également l'esprit d'entreprise; lorsque la concession se confine à une seule ligne, l'entrepreneur ne pourra pas y développer les mêmes initiatives que sur une aire de desserte.

Dans des régions relativement vastes, il est souhaitable de procéder au préalable à un inventaire de toutes les ressources de transport de la région; certains participants estiment que ce potentiel inclut également les chemins de fer et les dessertes par avion; d'autres ne voient pas la région à une échelle aussi vaste; en l'occurrence, beaucoup dépendra des structures des pays et de leurs définitions de la région.

L'inclusion des chemins de fer dans un ensemble de dessertes régionales peut poser certains problèmes, lorsque l'objectif vise à une intégration assez poussée; il surgit alors notamment des questions de statuts disparates des effectifs qui travaillent ensemble.

La Table Ronde a approfondi le débat sur deux formules qui retiennent une attention particulière.

En premier lieu, il s'agit de la concession régionale; les avantages consistent en une desserte plus rationnelle et une offre plus cohérente vis-à-vis de l'utilisateur; de telles entreprises peuvent mieux s'adapter à l'évolution des besoins. Quelques participants estiment toutefois que ce type de concession contient des risques sérieux pour la création de monopoles qui ne peuvent plus être supprimés par la suite et même pour une entente peu souhaitable entre l'entreprise et

l'autorité qui devrait la contrôler. Incidemment, on a relevé une fois de plus dans ce contexte la difficulté d'intégrer des statuts sociaux fort différents dans un ensemble d'exploitation.

La seconde solution tient davantage compte de ce qui existe et y introduit une plus grande rationalité; un affrêteur unique emploie alors différents tractionnaires qui vendent leurs prestations (en général à la voiture/km). Cette dernière formule permet de mieux tenir compte des services non conventionnels qui existent souvent plus ou moins à côté des lignes régulières et qui sont de plus en plus organisées ou prises en charge par des collectivités locales.

La formule des entreprises décentralisées travaillant au sein d'un ensemble technique centralisé pose additionnellement des exigences de contrôle pour que l'organisation centrale fonctionne conformément aux intérêts des sous-traitants et correctement vis-à-vis des usagers.

La Table Ronde est d'avis que l'une des deux formules n'est pas théoriquement préférable à l'autre; dans la pratique l'option pour telle ou telle formule sera dictée par des conditions juridiques, économiques et géographiques qui prévalent dans une région donnée.

Par contre, la Table Ronde estime que la pratique actuelle de concessions fractionnées par ligne constitue rarement une solution optimale. Il importe donc de toute manière qu'une autorité ad hoc se préoccupe du fonctionnement cohérent. Suivant la formule retenue (centralisation ou décentralisation de l'exploitation), cette instance de contrôle aura à veiller à une adaptation des services aux besoins nouveaux. A cette fin, de trop longues durées de concession ne paraissent pas recommandables. Dans le cas d'exploitations décentralisées, l'autorité de coordination aura également à veiller au maintien et à la vitalité des petites entreprises.

Enfin, il paraît opportun de transférer aux régions les moyens financiers nécessaires à la politique de subventions qui, à son tour, sert aux investissements et à l'exploitation des lignes.

### 3. ORGANISATION DE SERVICES SPECIAUX

L'existence de différents services spéciaux à côté des services réguliers du transport public peut faire surgir au niveau de la région des problèmes de rationalisation insuffisante.

En principe, ces services spéciaux ne devraient pas exister tant que le transport public dispose de capacités suffisantes pour desservir correctement les besoins en question.

Le problème essentiel est d'obtenir pour l'ensemble de la région une meilleure rotation des véhicules; à cette fin, il ne convient pas toujours de supprimer des services spéciaux. Le problème peut parfois mieux être résolu en attribuant à ces services spéciaux une fonction d'offre complémentaire.

L'essentiel étant d'éviter le gaspillage social, un rôle important revient ici encore à l'instance de coordination; cette instance doit avoir une vue sur l'ensemble des offres et des demandes et essayer de les rapprocher le plus possible sous forme d'un optimum, où l'option politique intervient inévitablement.

En abordant ce problème dans ses détails, il est nécessaire de distinguer les différents types de transport spécial, types qui correspondent souvent à des objectifs différents et qui relèvent de statuts également différents.

Les services spéciaux de ramassage des usines et des écoles sont souvent des éléments de recrutement; ils deviennent indispensables à des entreprises qui ont des difficultés à trouver une main-d'oeuvre spécialisée et qui sont forcées d'aller la prendre à domicile, parfois dans des endroits fort isolés.

Ce besoin de ramassage s'est diversifié et spécialisé par la suite; afin de réduire les coûts et de rationaliser les circuits, on recourt de plus en plus à des minibus ou à des camionnettes qui sont conduites par un des ouvriers, économisant ainsi le chauffeur.

Par ailleurs, un nombre croissant d'activités récentes se sont installées en dehors des centres; par conséquent, leur desserte par transport public est inexistante ou défectueuse.

Dans d'autres cas, les horaires des usines ne conviennent pas aux usagers de la ligne régulière. Ces décalages dans l'espace ou dans le temps ont souvent pour conséquence de faire exister deux types de desserte (la spéciale et la régulière) qui sont tous deux utilisés de manière peu satisfaisante. Dans de tels cas, les initiatives de coordination quant aux horaires ou quant aux trajets à suivre peuvent sensiblement améliorer le rendement.

Incidemment, on peut observer que les services spéciaux de ramassage sont essentiellement l'initiative de grandes industries; les petites industries ne peuvent organiser de tels services; il y a donc éventuellement dans l'organisation globale d'un ensemble de services un élément de protection de la petite entreprise industrielle ou artisanale à prendre en considération.

Dans certains cas, une faible demande est plus aisée à satisfaire par des services spéciaux qu'au moyen de services réguliers. Inversement, les pointes ont souvent tendance à se concentrer dans le temps; une meilleure coordination des différentes offres peut alors étoffer le réseau mis à la disposition de tous.

Sur le plan juridique, nombre de services spéciaux sont gratuits ou possèdent un statut privé qui les fait échapper à tout contrôle et à toute tentative de coordination. Néanmoins, il serait souvent opportun de donner au service spécial existant une fonction additionnelle (par exemple, prendre d'autres voyageurs, allonger le parcours de l'usine au centre-ville). En effet, le problème des faibles demandes est résolu le plus facilement lorsqu'on peut éviter de lui affecter un service qui implique un coût trop élevé de personnel.

Enfin, il apparaît que le ramassage de certaines marchandises de détail pourrait également être effectué dans une plus large mesure par des services existants de voyageurs.

En guise de conclusion, la Table Ronde estime que ce genre de problème est à examiner cas par cas et que la solution doit toujours viser une utilisation optimale des capacités offertes.

#### 4. COUVERTURE DES DEFICITS

En abordant ce chapitre, la Table Ronde entend au préalable distinguer trois niveaux d'économie:

- a) la compensation interne au sein de l'unité d'exploitation;
- b) la réduction d'éventuels gaspillages;
- c) les subsides proprement dits.

Ces différentes modalités ne peuvent toutefois pas empiéter sur les investissements, si l'on ne veut pas risquer un vieillissement de l'offre.

Pour ce qui est de la compensation interne, il convient de rappeler ce qui a déjà été avancé au sujet de la taille des entreprises: les limites optimales de cette taille se trouvent là où sont épuisées les possibilités de rationalisation; dans la pratique, ces limites diffèrent d'un cas à l'autre et il existe même des exemples où aucune possibilité de rationalisation ne serait offerte à une ligne si celle-ci était fusionnée dans un ensemble plus vaste.

Les rationalisations peuvent se présenter de plusieurs façons. Tout d'abord, il y a le groupage de lignes qui permet de réduire au minimum les parcours à vide et les temps morts aux points terminus. Ensuite, il y a certaines tailles permettant une utilisation optimale du matériel d'appoint (par exemple, mise en ligne de bus spéciaux pour plusieurs jours successifs de marchestenus à différents endroits d'une région). Enfin, il y a un optimum à envisager pour les capacités de l'atelier et du matériel de réserve. Il convient donc de bien distinguer le coût d'une ligne de certains effets que peut procurer la

rationalisation au niveau d'un réseau. En effet, l'établissement de coûts entièrement ventilés par ligne ne sont pas toujours fiables (par exemple, il est difficile d'imputer à telle ou telle ligne la réduction des parcours à vide ou la réduction des temps de stationnement obtenues par l'exploitation de ces lignes en groupe). Il peut ainsi se manifester des problèmes de coût lié.

Si la rationalisation peut réduire le coût d'ensemble du réseau, le problème devient toutefois plus délicat lorsque des services fort déficitaires doivent financièrement être appuyés par d'autres; il se produit alors une situation qui a souvent caractérisé l'exploitation de certains réseaux de chemins de fer.

Une compensation démesurée efface tout contrôle sur l'efficacité économique des prestations et néglige une corrélation suffisante entre l'offre et la demande.

En conséquence, il convient de bien distinguer une rationalisation qui permet certaines compensations d'une compensation comptable visant à faire disparaître certains déficits trop lourds. Dans ce dernier cas, il est préférable que le service fortement déficitaire soit directement subventionné. A son tour, cette subvention peut être réduite en adaptant le plus possible l'offre à la demande.

Quant au contrôle des prestations imposées à une entreprise, il est souhaitable d'effectuer celui-ci périodiquement, puisque la justification de ces prestations peut se modifier assez rapidement.

Par ailleurs, il existe également des possibilités de rationalisation extérieures à l'entreprise; on peut notamment songer ici à une standardisation du matériel à une échelle qui dépasse la région et à de nombreuses facilités que l'aménagement routier peut permettre aux transports publics (couloirs réservés, traversée prioritaire, feux de carrefours synchronisés, localisation des arrêts en fonction de cette signalisation synchronisée).

Un contrôle efficace sur les subventions des prestations suppose au préalable la prise de deux options; la première consiste à définir des seuils d'accessibilité et la seconde à définir les tarifs.

La disposition de seuils d'accessibilité peut revêtir un intérêt vital pour certaines régions à faible densité de population et/ou à bas revenus. La disparition du transport public (par exemple, à défaut d'être rentable) entraîne souvent l'abandon des villages, l'inactivité pour les femmes et pour les jeunes et le manque de personnel qui assume sur place un minimum de services. Dans ces cas, il est recommandable d'appliquer au transport public des critères analogues à ceux qui sont pratiqués pour les services courants comme les routes, l'électricité, etc.

## 5. OFFRE AUX DEMANDES FAIBLES

Le noeud de cette question est évidemment l'aspect salarial, puisque celui-ci est souvent tout à fait disproportionné avec le produit du trafic. Dans cet ordre d'idées, l'emploi à temps partiel dans le transport public offre souvent une alternative intéressante. Dans nombre de cas, cette solution permet en même temps de maintenir de précieux artisans dans les petits villages.

Cette solution existe d'ailleurs déjà; certaines entreprises de transport où les postes ont des agents rémunérés qui effectuent un service à temps partiel et qui pour le reste sont artisans, cabaretiers, etc.

Mais de telles formules devraient être appliquées à une plus grande échelle et également faire appel à certaines innovations.

A cet égard, on peut distinguer deux types de formules, la première maintient certaines formes de transport public organisé, fût-ce à la demande; la seconde est une stimulation de formules d'entraide.

Si l'autobus à la demande est peu praticable sur des distances relativement longues et avec de faibles densités de population, certaines formules se rapprochant davantage du mini-car ou du taxi sont plus concevables. Dans cette optique, des services circulant plus ou moins à la demande peuvent être combinés avec les tournées postales ou être offertes par un propriétaire de taxi (ou de minibus) qui serait subventionné à cette fin.

Une plus grande coopération entre différentes administrations disposant de véhicules (transport, postes, écoles, etc.) peut également offrir de meilleurs services à une région où la demande est faible.

Corrélativement, l'usage du transport public est parfois affaibli par ses prix relativement élevés; de plus en plus de voyageurs l'abandonnent et le service a ainsi de plus en plus de mal à se maintenir. Ce cercle vicieux des prix pourrait être rompu si la voiture privée avait moins de frais fixes et plus de frais variables; l'incitation à utiliser le transport public serait alors plus forte. Cela pourrait se faire concrètement en incluant dans le prix du carburant différentes taxes qui sont actuellement perçues sur la circulation (taxe annuelle) sur l'achat et sur l'entretien du véhicule (TVA).

A défaut de transport public dans le sens classique du terme, il reste toujours des possibilités de carpooling et d'autres formules d'entraide qui sont d'ailleurs déjà relativement développées dans certaines régions.

A noter toutefois que ces types de transport ne doivent pas être stimulés lorsque existe un transport public capable de satisfaire le

besoin en question; sinon il y a un risque évident de dévitaliser davantage le transport public. Par conséquent, il importe de bien choisir à quels cas on applique des formules d'appoint.

Nées assez spontanément, ces initiatives auraient besoin d'être stimulées et encadrées. En somme, il s'agit d'une option d'aménagement qui cherche à maintenir une population rurale sur place. Il serait donc opportun d'individualiser certaines aides spécifiques et de mieux intégrer l'ensemble des possibilités offertes. Une bonne information et la disposition du téléphone sont indispensables au fonctionnement correct de l'entraide.

Dans certains pays, la pratique de l'entraide se heurte à des obstacles comme, par exemple, un prix plus élevé des assurances. Ici encore, une action d'une autorité de stimulation et de contrôle s'impose.

En concluant, la Table Ronde estime que, dans nombre de cas, des reconversions des méthodes de desserte s'imposent; les dépenses qu'engendre le maintien de services de ligne suffiraient souvent pour mettre en oeuvre un système de dessertes plus individualisées et mieux appropriées aux besoins.

LISTE DES PARTICIPANTS

Professor Dr. W. HAMM Universität Marburg Universitätstr. 7 3550 MARBURG ( Allemagne)	Président
M. A. RÜHL Directeur de la Planification Ministère des Transports et des Travaux Publics Plesmanweg 1-6 LA HAYE (Pays-Bas)	Rapporteur
M. H. ARKI Secrétariat d'Etat auprès du Ministre de l'Equipement Service des Transports Interurbains de Voyageurs 244, Boulevard Saint-Germain 75775 PARIS Cedex 16 (France)	
M. le Professeur W.A.G. BLONK Administrateur Principal Commission des Communautés Européennes Direction Générale des Transports Rue de la Loi, 120 1040 BRUXELLES (Belgique)	
M. N. CHAUVETIERE Chargé d'Etudes Direction des Transports Terrestres Secrétariat d'Etat aux Transports 244, Boulevard Saint-Germain 75775 PARIS Cedex 16 (France)	
M. N.E. DAMAS Transportation Consultant 15 Vrillission St. PALEA PENDELI ATHENES (Grèce)	
M. R. DE JONG Vorningswerker G. Gezellelaan 31 2700 SINT-NIKLAAS (Belgique)	
Professor Dr. H. DIEDERICH Rechts - und Wirtschaftswissenschaften Johannes Gutenberg-Universität 65000 MAINZ (Allemagne)	

o. Professor Dr. P. FALLER  
Wirtschaftsuniversität Wien  
Franz-Klein Gasse 1  
1190 WIEN (Autriche)

M. le Professeur Dr. C. KASPAR  
Directeur de l'Institut  
d'Economie des Transports  
Varnbülstrasse 19  
9000 ST GALL (Suisse)

M. M. KELLER, Dipl. - Wi. - Ing.  
Institut für Wirtschaftspolitik  
und Wirtschaftsforschung  
der Universität Karlsruhe (TH)  
Kollegium am Schloss, Bau IV  
75 KARLSRUHE 1 (Allemagne)

M. le Professeur D. L'HUILLIER  
Faculté des Sciences Economiques  
de l'Université d'Aix-Marseille II  
Directeur du Centre de Recherche  
d'Economie des Transports  
Avenue G. Berger  
13100 AIX-EN-PROVENCE (France)

Professor L. NORDSTRÖM  
Department of Human  
and Economic Geography  
Gothenburg University  
Fack  
400 10 GOTHENBURG 3 (Suède)

Professor Dr. E. OLSEN  
Président, Trafikrådet  
Member of Parliament  
Østre Stationstårn  
4000 ROSKILDE (Danemark)

Mme C. POULENAT-ABALLEA  
Institut de Recherches des Transports (IRT)  
2, Avenue du Général Malleret-Joinville  
94 ARCUEIL (France)

M. J. ROUDIER  
Institut de Recherches des Transports (IRT)  
2, Avenue du Général Malleret-Joinville  
94 ARCUEIL (France)

M. J. ROULET  
OREAM - Lorraine  
Rue Robert Blum  
54700 PONT-A-MOUSSON (France)

M. M. TALVITIE  
Civil Engineer  
National Board of Aviation  
Siltasaerenkatu 12 A  
00531 KELSINKI 53 (Finlande)

M. le Professeur L.F. VALENTE DE OLIVEIRA  
Faculdade de Engenharia do Porto  
R. Faria Guimaraes 471 - 2º  
PORTO (Portugal)

M. M. WOLKOWITSCH  
Directeur de l'Institut de Géographie  
Université d'Aix-Marseille II  
29, Avenue Robert Schuman  
13621 AIX-EN-PROVENCE (France)

Secrétariat: MM. A. DE WAELE  
A. RATHERY



CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES

PROCHAINES PUBLICATIONS

Table Ronde 36:	"Analyse coûts-bénéfices"
Table Ronde 37:	"Coûts et avantages des limitations générales de vitesse (sous forme de maximum ou de minimum)"
Table Ronde 38:	"Possibilités offertes par certaines techniques traditionnelles pour les transports urbains (trams, trolleybus)"
Table Ronde 39:	"Perspectives économiques des chemins de fer"
Table Ronde 40:	"Transports semi-collectifs"
Table Ronde 41:	"Rôle des transports dans une politique anti-cyclique"
Table Ronde 42:	"Influence des mesures visant à limiter l'usage de certains modes de transport"
Table Ronde 43:	"Indicateurs pour mesurer la production des transports"

Septième Symposium International sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports.

"La contribution de la recherche économique aux décisions de politique des transports"

Thème 1:	"Evaluation de la demande"
Thème 2:	"Optimisation de l'utilisation des réseaux"
Thème 3:	"Choix des priorités d'investissement"
Partie 1:	Rapports introductifs
Partie 2:	Synthèse des discussions

## OECD SALES AGENTS DÉPOSITAIRES DES PUBLICATIONS DE L'OCDE

### ARGENTINA - ARGENTINE

Carlos Hirsch S.R.L., Florida 165,  
BUENOS-AIRES. ☎ 33-1787-2391 Y 30-7122

### AUSTRALIA - AUSTRALIE

International B.C.N. Library Suppliers Pty Ltd.,  
161 Sturt St., South MELBOURNE, Vic. 3205. ☎ 699-6388  
658 Pittwater Road, BROOKVALE NSW 2100. ☎ 938 2267

### AUSTRIA - AUTRICHE

Gerold and Co., Graben 31, WIEN I. ☎ 52.22.35

### BELGIUM - BELGIQUE

Librairie des Sciences,  
Coudenberg 76-78, B 1000 BRUXELLES I. ☎ 512-05-60

### BRAZIL - BRÉSIL

Mestre Jou S.A., Rua Guaiçá 518,  
Caixa Postal 24090, 05089 SAO PAULO 10. ☎ 261-1920  
Rua Senador Dantas 19 s/205-6, RIO DE JANEIRO GB.  
☎ 232-07. 32

### CANADA

Renouf Publishing Company Limited,  
2192 St. Catherine Street West,  
MONTREAL, Quebec H3H 1M7 ☎ (514) 937-3519

### DENMARK - DANEMARK

Munksgaards Boghandel,  
Nørregade 6, 1165 KØBENHAVN K. ☎ (01) 12 69 70

### FINLAND - FINLANDE

Akateeminen Kirjakauppa  
Keskuskatu 1, 00100 HELSINKI 10. ☎ 625.901

### FRANCE

Bureau des Publications de l'OCDE,  
2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.  
☎ 524.81.67

Principal correspondant :  
13602 AIX EN-PROVENCE : Librairie de l'Université.  
☎ 26.18.08

### GERMANY - ALLEMAGNE

Verlag Weltarchiv G.m.b.H.  
D 2000 HAMBURG 36, Neuer Jungfernstieg 21.  
☎ 040 35 62-500

### GREECE - GRÈCE

Librairie Kauffmann, 28 rue du Stade,  
ATHÈNES 132. ☎ 322.21.60

### HONG-KONG

Government Information Services,  
Sales and Publications Office, Beaconsfield House, 1st floor,  
Queen's Road, Central. ☎ H-233191

### ICELAND - ISLANDE

Snaehjörn Jónsson and Co., h.f.,  
Hafnarstraeti 4 and 9, P.O.B. 1131, REYKJAVIK.  
☎ 13133/14281/11936

### INDIA - INDE

Oxford Book and Stationery Co.,  
NEW DELHI, Scindia House. ☎ 45896  
CALCUTTA, 17 Park Street. ☎ 240832

### IRELAND - IRLANDE

Eason and Son, 40 Lower O'Connell Street,  
P.O.B. 42, DUBLIN 1. ☎ 74 39 35

### ISRAËL

Emanuel Brown, 35 Allenby Park, TEL AVIV. ☎ 51049/54082  
also at:  
9, Shlomzion Hamalka Street, JERUSALEM. ☎ 234807  
48 Nahlatsh Benjamin Street, TEL AVIV. ☎ 53276

### ITALY - ITALIE

Libreria Commissionaria Sansoni,  
Via Lamarmora 45, 50121 FIRENZE. ☎ 579751  
Via Bartolini 29, 20155 MILANO. ☎ 365083  
Sous dépositaires :  
Éditrice e Libreria Herder,  
Piazza Montecitorio 120, 00 186 ROMA. ☎ 674628  
Libreria Hoepli, Via Hoepli 5, 20121 MILANO. ☎ 365446  
Libreria Lattes, Via Garibaldi 3, 10122 TORINO. ☎ 519274  
La diffusione delle edizioni OCDE è inoltre assicurata dalle migliori  
librerie nelle città più importanti.

### JAPAN - JAPON

OECD Publications Centre,  
Akasaka Park Building, 2-3-4 Akasaka, Minato-ku,  
TOKYO 107. ☎ 586-2016

### KOREA - CORÉE

Pan Korea Book Corporation,  
P.O.Box n° 101 Kwangwhamun, SÉOUL. ☎ 72-7369

### LEBANON - LIBAN

Documenta Scientifica/Redico,  
Edison Building, Bliss Street, P.O.Box 5641, BEIRUT.  
☎ 354429-344425

### THE NETHERLANDS - PAYS-BAS

W.P. Van Stockum,  
Buitenhof 36, DEN HAAG. ☎ 070-65.68.08

### NEW ZEALAND - NOUVELLE-ZÉLANDE

The Publications Manager,  
Government Printing Office,  
WELLINGTON: Mulgrave Street (Private Bag),  
World Trade Centre, Cubacade, Cuba Street,  
Rutherford House, Lambton Quay. ☎ 737-320  
AUCKLAND: Rutland Street (P.O.Box 5344). ☎ 32.919  
CHRISTCHURCH: 130 Oxford Terrace (Private Bag). ☎ 50.331  
HAMILTON: Barton Street (P.O.Box 857). ☎ 80.103  
DUNEDIN: T & G Building, Princes Street (P.O.Box 1104).  
☎ 78.294

### NORWAY - NORVÈGE

Johan Grundt Tanums Bokhandel,  
Karl Johansgate 41/43, OSLO 1. ☎ 02-332980

### PAKISTAN

Mirza Book Agency, 65 Shahrah Quaid-E-Azam, LAHORE 3.  
☎ 66839

### PHILIPPINES

R.M. Garcia Publishing House, 903 Quezon Blvd, Ext.,  
QUEZON CITY, P.O.Box 1860 - MANILA. ☎ 99.98.47

### PORTUGAL

Livraria Portugal, Rua do Carmo 70-74, LISBOA 2. ☎ 360582/3

### SPAIN - ESPAGNE

Mundi-Prensa Libros, S.A.,  
Castelló 37, Apartado 1223, MADRID-1. ☎ 275.46.55  
Libreria Basinos, Pelayo, 52, BARCELONA 1. ☎ 222.06.00

### SWEDEN - SUÈDE

AB CE FRITZES KUNGL HOVBOKHANDEL,  
Box 16 356, S 103 27 STH, Regeringsgatan 12,  
DS STOCKHOLM. ☎ 08/23 89 00

### SWITZERLAND - SUISSE

Librairie Payot, 6 rue Grenus, 1211 GENÈVE 11. ☎ 022-31.89.50

### TAIWAN - FORMOSE

National Book Company,  
84-5 Sing Sung Rd., Sec. 3, TAIPEI 107. ☎ 321.0698

### TURKEY - TURQUIE

Librairie Hachette,  
469 Istiklal Caddesi, Beyoglu, ISTANBUL. ☎ 44.94.70  
et 14 E Ziya Gökalp Caddesi, ANKARA. ☎ 12.10.80

### UNITED KINGDOM - ROYAUME-UNI

H.M. Stationery Office, P.O.B. 569,  
LONDON SE1 9 NH. ☎ 01-928-6977, Ext.410  
or  
49 High Holborn, LONDON WC1V 6 HB (personal callers)  
Branches at: EDINBURGH, BIRMINGHAM, BRISTOL,  
MANCHESTER, CARDIFF, BELFAST.

### UNITED STATES OF AMERICA

OECD Publications Center, Suite 1207, 1750 Pennsylvania Ave.,  
N.W. WASHINGTON, D.C.20006. ☎ (202)298-8755

### VENEZUELA

Libreria del Este, Avda. F. Miranda 52, Edificio Galipán,  
CARACAS 106. ☎ 32 23 01/33 26 04/33 24 73

### YUGOSLAVIA - YOUGOSLAVIE

Jugoslovenska Knjiga, Terazije 27, P.O.B. 36, BEOGRAD.  
☎ 621-992

Les commandes provenant de pays où l'OCDE n'a pas encore désigné de dépositaire peuvent être adressées à :

OCDE, Bureau des Publications, 2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.

Orders and inquiries from countries where sales agents have not yet been appointed may be sent to:

OECD, Publications Office, 2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.

PUBLICATIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16 - No. 39.074 1977

IMPRIMÉ EN FRANCE

**PRIX F 15,00 £ 1.80 \$ 3.75**  
(75 77 04 2) **ISBN 92-821-2042-2**