

LIGNES D'AUTOCAR : AU SERVICE DE LA MOBILITÉ DES PETITES VILLES



Dans nos petites villes les enjeux de mobilité sont profondément liés au « *bien vivre* » de nos territoires. En effet, nombre des habitants de nos communes sont encore dépendants de leur voiture individuelle afin de pouvoir se rendre sur leur lieu de travail, consulter un

professionnel de santé, ou bien encore accéder aux infrastructures sportives et culturelles... Bien plus que d'aller d'un point A à un point B, la mobilité est un déterminant essentiel de notre qualité de vie.



Elle est évidemment aussi liée au défi de la transition écologique auquel les petites villes entendent prendre toute leur part : la décarbonation du secteur des transports est indispensable. Cependant, à l'heure de la crise énergétique, rien ne pourra véritablement être fait sans la mise à disposition d'alternatives crédibles pour permettre à nos concitoyens de sortir progressivement du modèle du « *tout voiture* ».

Dans le cadre de ce livret thématique, l'APVF et Transdev ont voulu se pencher sur la question des lignes d'autocars pouvant constituer dans certains territoires une option complémentaire au train ou bien encore au covoiturage pour développer les transports en commun et participer à une politique d'aménagement soutenable.

Analyses d'experts, témoignages d'élus, partage de bonnes pratiques, nous espérons que ce format participera à nourrir votre réflexion.

Je vous souhaite une bonne lecture !

Christophe Bouillon

Président de l'Association des petites villes de France (APVF),
Maire de Barentin (76),
Ancien député de Seine Maritime

Le transport public joue un rôle essentiel pour les équilibres socio-environnementaux et pour le développement économique des territoires. Pourtant, l'accès à la mobilité et l'usage des transports diffèrent véritablement selon chaque contexte. Longtemps laissées pour compte – au profit de transports intra et inter-métropoles – les liaisons centres-périphéries et entre périphéries sont désormais au cœur des enjeux de mobilité et d'organisation territoriale. Se pose alors la question de déployer des solutions de transports collectifs efficaces, qui s'adaptent aux spécificités des géographies et démographies rurales ou périurbaines.

Fort de 30 ans d'initiatives locales et d'un réseau routier français très capacitaire, qui maille tout le territoire, l'autocar doit jouer un rôle plus central dans les déplacements du quotidien. Les solutions de cars express offrent souplesse et rapidité de déploiement, dans une logique de multimodalité. À l'heure où la loi d'orientation des mobilités facilite l'aménagement de voies réservées, et dans un contexte où les enjeux d'efficacité écologique et de pouvoir d'achat sont prégnants, il devient essentiel d'optimiser l'usage de la route pour tirer profit de ces lignes structurantes pour le transport public.

Je suis convaincu qu'ensemble, nous contribuerons à rendre à l'autocar ses lettres de noblesse.



Edouard Hénaut

Directeur général
France de Transdev

1/ Petites villes, une situation d'une grande diversité, dans un contexte actuel de grande transformation.

— Petites villes attractives, petites villes en souffrance, petites villes d'art et d'histoire, petites villes industrielles, petites villes oubliées ? A l'heure de leur revitalisation, les petites villes offrent des logements attractifs, des services de qualité, une réelle proximité citoyenne, affichant selon les cas un dynamisme démographique. Elles se positionnent comme des villes d'avenir, des territoires de cohésion, des îlots de centralité, souvent à proximité de grandes villes. D'une grande diversité, elles restent des lieux de vie reconnus pour leur taille agile et leur esprit d'ouverture à la coopération. Les petites villes sont d'ailleurs motrices pour l'organisation territoriale des communautés de communes. Pour celles situées dans l'espace périurbain et rural, leur accessibilité reste complexe ; pour les populations qui y vivent, se déplacer au quotidien par un autre moyen que l'utilisation d'un véhicule individuel y est souvent un défi.

“ Notre système de transports en commun s'est focalisé sur les villes centres et n'a pas accompagné le développement des agglomérations : nous avons un déficit considérable d'alternatives à la voiture pour tous ceux qui travaillent dans les agglomérations sans y habiter »

JEAN COLDEFY, Directeur des programmes ATEC ITS

— **Les services de transport collectif se sont développés dans le cœur des communautés d'agglomération, des communautés urbaines et des métropoles** et ont concentré les investissements de ces trente dernières années au détriment des périphéries. Or, c'est bien dans les liaisons centres-périphéries, entre périphéries, entre petites villes et grandes villes que les enjeux sont les plus importants et que le report modal de la voiture individuelle vers des solutions plus vertueuses peut progresser.

“ Depuis une vingtaine d'années nous avons investi principalement sur les transports de longue distance (LGV) et sur les déplacements de proximité inférieurs à 10 km, alors que la majeure partie des besoins de transport se situe dans la catégorie des déplacements du quotidien de 10 km à 100 km. On ne parle pas assez de cette catégorie de déplacements, or elle représente 50 millions de trajets par jour d'une longueur moyenne de 24km, et 90% d'entre eux sont provinciaux »

ANDRÉ BROTO, ancien Directeur de la stratégie de VINCI Autoroutes

QUELS DÉFIS POUR LES PETITES VILLES ?

• **L'urgence sociale** : après l'occupation des ronds-points, la fluctuation des prix des carburants reste permanente, le pouvoir d'achat est en forte diminution. « Si 93% de la population française est économiquement polarisée sur les villes, 50% habite en zones rurales, constituées pour l'essentiel du périurbain¹ ». Un quart des actifs des métropoles n'y travaillent pas.

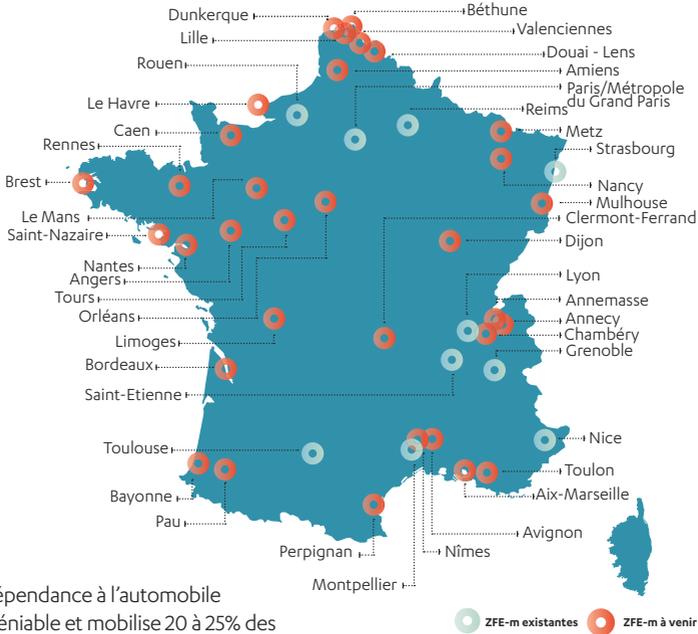


¹ Mobilités : changer de modèle. Solutions pour des déplacements bas carbone et équitables. Publishroom Factory. Jean Coldefy.



DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M)

Une mobilisation des agglomérations pour faire baisser de 40% la pollution de l'air en ville dès 2025



Leur dépendance à l'automobile est indéniable et mobilise 20 à 25% des budgets des ménages les plus modestes. Au 31 décembre 2024 l'instauration des Zones à Faibles Emissions (ZFE) sera obligatoire pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants, excluant un grand nombre d'automobilistes des grandes villes. La mission flash des députés Bruno Millienne et Gérard Leseul l'a souligné : la réussite de ce dispositif suppose une harmonisation nationale, ainsi qu'une information ciblée des collectivités et des usages.

- **L'urgence climatique :** les transports sont responsables de 30% des émissions de gaz à effet de serre avec un usage de la voiture qui en génère à lui seul 60%. La décarbonation des mobilités doit être accélérée, notamment en encourageant au report modal ; encore faut-il que des solutions alternatives soient proposées.
- **L'urgence économique et financière :** l'inflation et l'envolée des prix de l'énergie

imposent des restrictions budgétaires, réinterrogent les investissements dans un contexte où les marges de manœuvres financières des petites villes sont réduites.

— Le XIX^e siècle était le siècle du chemin de fer, le XX^e celui de la voiture, le XXI^e devrait être celui de la multimodalité, celui d'une mobilité plus responsable et inclusive où chaque mode s'exprime au bon endroit pour satisfaire les besoins d'une population toujours en mouvement. Aujourd'hui, vivre dans une société de l'immédiateté, notamment induite par le numérique, n'est pas sans conséquences sur le comportement des individus qui vivent à flux tendus et pour lesquels le temps des projets et des aménagements est souvent perçu comme des temps longs. Les lignes routières permettent d'apporter une réponse rapide aux besoins de mobilité.

2/ Petites villes, une ultra-dépendance à la voiture, bouger autrement est un défi !

« Pour vivre correctement, dans un territoire majoritairement rural, les habitants ont besoin de leur voiture individuelle »

PIERRE GACHET, Maire de Créon

— Les résultats de l'enquête Transdev/Régions de France/IPSOS² sur la mobilité du quotidien des Français, l'ont confirmé : de très nombreux Français sont dépendants de la voiture, le plus souvent en zone rurale et périurbaine mais aussi très fréquemment en petite couronne et même dans les centres urbains. Ils en sont conscients, dépensent en moyenne 200 euros par mois pour se déplacer, mais également du temps.

MOINS UTILISER SA VOITURE, À QUELLES CONDITIONS ?

(Réponses obtenues dans l'enquête précédemment citée)

- Disposer d'une offre de transport en commun de qualité (fréquence et amplitude) ;
- Disposer de lignes fortes et structurantes de transport public, à l'image du train pour des trajets longue distance.

« L'enjeu essentiel de la décarbonation des mobilités est très clairement l'usage de la voiture et particulièrement entre les aires urbaines. Lorsque des transports publics efficaces sont déployés, l'usage de la voiture est faible : un ménage parisien effectuant en moyenne six fois moins de kilomètres en voiture qu'un ménage du périurbain »³

JEAN COLDEFY, Directeur des programmes ATEC ITS

— Le réseau routier est très capacitair mais il a servi à l'accueil et au développement de la voiture. Pour le rendre attractif et exercer un véritable report modal, de nombreux aménagements impulsés par une nouvelle vision du territoire sont indispensables. Les lignes d'autocar structurantes qu'elles soient express et/ou à haut niveau de service, peuvent apporter une réelle complémentarité au réseau ferré, une offre de service public supplémentaire et proposer des solutions là où elles n'existent pas. Le territoire a évolué, les populations ont bougé et ont modifié leurs modes de consommation. Il faut le repenser et le redessiner, de façon combinée avec le réseau routier pour lui redonner sa fonctionnalité structurante de l'ensemble du territoire.



Photothèque VINCI Autoroutes ©Stéphane Olivier

² Réalisation 2018-2019

³ Mobilités : changer de modèle. Solutions pour des déplacements bas carbone et équitables.

Publishroom Factory. Jean Coldefy



“Utiliser le réseau routier structurant de nos agglomérations est une solution sobre et résiliente pour développer l’offre de transport en commun car les infrastructures existent déjà. Même s’il est souhaitable de lutter contre l’étalement urbain, on ne peut nier qu’il est aujourd’hui une réalité. Par conséquent, développer la multimodalité routière est un axe de travail pour mieux répondre aux besoins de transport des zones peu denses, où les habitants se retrouvent parfois doublement contraints en étant obligés d’utiliser leur voiture particulière et d’assumer les coûts qui y sont associés »

DOMINIQUE RIOU ET ELIE GUITTON,
respectivement Ingénieur transport mobilité et
Chargé d’étude mobilité à l’Institut Paris région



©Julien Lutt / CAPA Picture

“ On sous-estime la capacité du car pour répondre aux enjeux de mobilité et on a tout mis sur les étoiles ferroviaires sans valoriser le potentiel de lignes moins coûteuses »

BRIGITTE BARIOL-MATHAIS,
Directrice générale de la FNAU

3/ Une grande ligne d’autocar peut compléter le réseau ferré.

“ Le car ne doit pas être une solution de dernier recours mais de premier choix »

ALEXIS DARMOIS, Maire de Pont-Audemer

— Dans les pays de l’OCDE, la France occupe la 3^e place en termes de part modale ferroviaire⁴ malgré sa faible densité (100 habitants/hectare). En revanche, elle est dans les derniers en termes de parts accordées aux modes collectifs routiers. « La route, aussi indispensable soit elle, reste mal utilisée. Ce n’est

donc pas le réseau routier qui pose problème, il est toujours plus dense et performant, mais son usage »⁵. En Amérique Latine, la route est perçue comme le principal support des modes de transports collectifs tandis qu’en France, on néglige son potentiel en matière de multimodalité. C’est un véritable paradoxe car la France dispose d’un des meilleurs réseaux routiers au monde. L’optimisation de l’usage des infrastructures routières est ainsi un vieux débat.

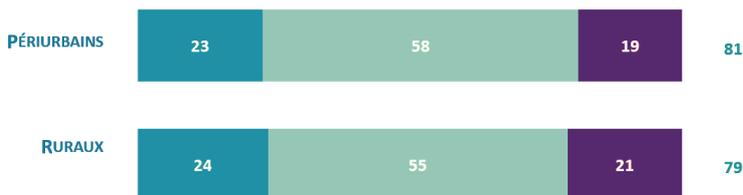
⁴Source EUROSTAT

⁵Transports : les oubliés de la République : quand la route reconnecte le territoire. Editions Eyrolles - La Fabrique de la Cité. André Broto

L'attachement aux transports en commun sur route s'illustre dans l'intérêt pour le développement des lignes de cars en zone rurale et entre petites villes

Question : « Si des lignes de cars avec des fréquences de passage élevées et un niveau de confort satisfaisant étaient mises en place dans les zones rurales et entre les petites villes, seriez-vous prêt à les utiliser ? »

% « OUI »



EN %



Enquête Transdev/Régions de France/ Ipsos sur la mobilité du quotidien des Français - 2018 - 2019

— C'est dans les années 1990 que sont nées les lignes Routières Express et dans les années 2010, les lignes de Car à Haut Niveau de Service (CHNS). Les solutions de lignes routières structurantes sont le plus généralement issues d'initiatives locales mais elles sont encore trop peu nombreuses au niveau national alors que leur potentiel de développement est réel.

Après de nombreuses années d'expérimentations (comme sur l'A48 entre Voiron et Grenoble), il a fallu attendre la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 pour lever tous les obstacles réglementaires nécessaires à l'aménagement de voies réservées sur autoroutes et des grandes voiries pénétrantes d'agglomération.

— La France c'est 30 000 kilomètres de voies ferrées et plus d'un million de kilomètres de routes. Aujourd'hui l'infrastructure ferroviaire est sous-dimensionnée pour satisfaire une cadence suffisante, « le coût du TER SNCF pour les régions est deux fois plus élevé que chez nos voisins européens »⁶, qui plus est, l'aboutissement de projets ferroviaires demande davantage de temps.

LES ATOUTS DES LIGNES STRUCTURANTES ROUTIÈRES :

- Un moindre coût de déploiement ;
- Une réelle flexibilité qui permet de trouver une alternative rapide à déployer pour désengorger les nœuds ferroviaires et qui s'adapte aux activités et à la morphologie du territoire : il est plus difficile de déplacer une ligne de chemin de fer que de changer le tracé d'une ligne d'autocar ;
- Un rôle de maillage et d'aménagement du territoire.

« Heureusement que cette ligne existe car certains habitants n'ont que cette solution pour rejoindre Troyes »

CHARLES HITTLER, Maire d'Arcis-sur-Aube



⁶Jean Coldefy

- Une vocation qui peut évoluer : la ligne qui relie Ile-de-Ré à La Rochelle change 4 fois d'offre dans l'année pour s'adapter à l'affluence touristique.
- Une qualité de service à bord garantissant un confort de voyage.



QUELS DÉFIS POUR LES LIGNES D'AUTOCAR ?

- Répondre à des besoins de déplacements du quotidien domicile – travail et études ;
- Tenir compte des déplacements hors heures de pointe qui sont déjà importants et vont croître du fait du vieillissement de la population ;
- Développer une offre de qualité pour générer de nouvelles habitudes d'utilisation des transports en commun et donner une nouvelle image de l'autocar. Car dans l'esprit collectif, l'autocar garde encore une image parfois vétuste nuisant à son attractivité et encourageant peu à son développement ;
- Conserver les critères de réussite : la fréquence, l'amplitude horaire, la qualité de l'offre, la régularité, l'accessibilité, le confort, la vitesse.

« Il faut déringardiser le car »

BRIGITTE BARIOL-MATHAIS,
Directrice générale de la FNAU

« La valorisation du rail s'est accompagnée d'une dévalorisation du mode routier »

JÉRÔME KRAVETZ, Directeur du Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilité

LES USAGERS, TÉMOINS DES BÉNÉFICES APPORTÉS PAR LES LIGNES STRUCTURANTES ROUTIÈRES :

- **Gain de temps utile :** qu'ils soient plus rapides ou plus longs qu'un trajet en voiture, les voyageurs estiment gagner du temps en utilisant les transports publics.

« Je peux dormir ou réviser, ce que je ne pourrais pas faire si je rentrais de la fac en voiture »

Témoignage d'un usager de la ligne Rouen - Pont Audemer.

Les bouquets de service à bord évoluent constamment : press online, wifi, magazines etc. La perception du temps gagné est supérieure lorsque l'utilisateur est confortablement installé : sur la ligne Aix - Marseille, le gain de temps réel s'élève à 3 minutes, tandis que les voyageurs estiment gagner 10 minutes sur leur trajet.

« Un trajet en bus ou en train durant lequel on peut lire, travailler ou dormir n'est pas considéré ou perçu comme du temps perdu, mais comme un temps utile, ou simplement agréable »⁷

THIERRY MALLET, Président-directeur général du groupe Transdev



⁷Voyage au cœur de la mobilité. Edition Le Cherche midi. Thierry Mallet

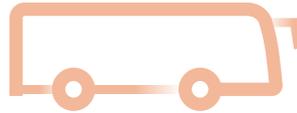
- **Gain de pouvoir d'achat :** le coût de la voiture dans le budget des ménages est de plus en plus conscientisé du fait de l'augmentation constante des coûts de carburant, des coûts de stationnement, des assurances, des frais de maintenance, ... Un utilisateur des transports collectifs va économiser en moyenne 200€ par mois, le gain de pouvoir d'achat pouvant varier d'une région à l'autre en fonction des tarifications et abonnements proposés. La ligne Pont-Audemer - Le Havre offre un trajet avantageux à 2€ pour effectuer un trajet de 48 kilomètres en empruntant le Pont de Normandie. En comparaison, pour un automobiliste, le péage du Pont de Normandie s'élève à 11,2 € aller-retour.

- **Simplicité et sérénité :** l'enquête Transdev/Régions de France/IPSOS révèle que les Français veulent vivre en moyenne à 15 minutes (accès tout mode confondu) d'une station/gare de ligne de transport en commun structurante. Les voyageurs se rabattent facilement sur une ligne structurante dès qu'elle offre des conditions d'accès multimodales, aménagées et organisées, une fréquence et une amplitude suffisantes.

“Certains usagers font plus de 10 kilomètres en voiture pour venir utiliser la ligne, il y a donc un véritable effet de drainage sur les communes alentours »

PIERRE GACHET, Maire de Créon

- **Conscience écologique :** au regard des conséquences de plus en plus visibles, du réchauffement climatique, les individus acceptent davantage des changements de comportements dans leur façon de se déplacer. Selon les chiffres de l'Observatoire de la Mobilité, UTP 2021, 60% des automobilistes considèrent que développer les transports collectifs est une façon de préserver l'environnement.



4/ Les clés de la réussite, comment sortir du tout voiture ?

- **Une coordination de la gouvernance au service de la construction de l'offre :** établir une stratégie régionale entre les lignes structurantes routières et ferroviaires, en parfaite coordination avec les stratégies des Autorités Organisatrices de la Mobilité locales (AOM).

“Pour garantir le succès du report modal, les politiques de mobilité doivent être cohérentes. C'est l'articulation des modes ferrés, routiers collectifs et individuels qui nécessite une gouvernance claire qui irait au-delà des frontières administratives »

GÉRÔME CHARRIER ET FLORENCE GIRAULT, respectivement Responsable de secteur et chef de groupe Politiques et Services de Mobilité et Directrice de projet services de mobilité au CEREMA



• **Des aménagements favorisant l'intermodalité** : l'accessibilité se construit avec l'aménagement de points de connexion qui peuvent accueillir voitures, covoiturage, vélos, piétons ... Pour que le service fonctionne de façon optimum, des infrastructures sont à bâtir comme des parcs relais, voies réservées ou interfaces multimodales qui permettent de bâtir une chaîne de mobilité efficace, adaptée aux besoins des usagers. L'attractivité d'une ligne implique d'offrir une qualité de service en créant des aires de mobilité : accueil et information voyageurs grâce aux Maisons France Services notamment. En France nous comptons 3 000 gares ferroviaires, infrastructures chauffées, digitalisées, offrant des services et souvent agrémentées de parkings. Nous sommes donc capables de réaliser des lieux similaires pour des stations et gares routières, afin qu'elles ne soient plus réduites à un simple abribus, tout en ayant une approche frugale et responsable des aménagements. Au-delà des aménagements d'infrastructures, la LOM introduit l'import de 5 vélos pour les autocars neufs affectés aux services réguliers, une mesure qui permet de favoriser l'intermodalité.

“ *Nous voulons travailler sur l'intermodalité, notamment en mettant en place des véhicules électriques en libre-service et des aménagements cyclables aux abords de la gare routière* »

ALEXIS DARMOIS, Maire de Pont-Audemer

“ *La problématique majeure réside dans le stationnement puisque les parkings sont énormément utilisés à la fois par les Dourdannais et les habitants des alentours* »

PAOLO DE CARVALHO, Maire de Dourdan

— Le point fort d'une ligne par autocar réside dans sa souplesse, sa mise en place rapide, avec des investissements raisonnables, en comparaison à ce que nécessite le ferroviaire. La mise en place d'une ligne peut être progressive avec une collaboration des acteurs compétents pour l'aménagement et le rabattement au fur et à mesure. La souplesse d'une ligne d'autocar c'est aussi créer des conditions de vision d'ensemble, évolutive et collaborative.

DANS CETTE APPROCHE, IL CONVIENT DE PRENDRE EN COMPTE UNE NOUVELLE DONNE :

UNE QUESTION DE COMPÉTENCE :

Depuis le 1^{er} juillet 2021, tout le territoire est couvert en Autorités Organisatrices de la Mobilité. 461 communautés de communes sont devenues de nouvelles Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), portant à 510 communautés de communes AOM au total (soit plus de la moitié d'entre elles). A défaut c'est la Région qui joue le rôle d'Autorité Organisatrice de la Mobilité locale en lieu et place de la communauté de communes. Dans tous les cas, Régions et communautés de communes fédérant les petites centralités sont invitées à co-produire des stratégies intermodales à l'échelle de « bassin de mobilité ». Plusieurs AOM peuvent s'accorder, se coordonner et contractualiser afin d'assurer une mise en œuvre au plus près des besoins du territoire. Au-delà de la compétence mobilité, les compétences voirie et stationnement sont des leviers essentiels pour agir sur les paramètres de l'organisation des mobilités au quotidien. La mobilité n'a pas de frontière et doit s'affranchir des frontières administratives

et institutionnelles : c'est le but de la définition de bassins de mobilité qui regroupent à une très large majorité plusieurs intercommunalités, afin d'encourager les coopérations territoriales entre espaces urbains, ruraux et périurbains.

« L'un des principaux enjeux réside dans le dépassement des frontières administratives »

ALEXIS DARMOIS, Maire de Pont-Audemer

Les bassins de mobilité et contrats opérationnels prévus dans la Loi d'Organisation des Mobilités – décembre 2019 - devraient faciliter cette approche systémique de la mobilité, durant cette décennie. La LOM a prévu que ces contrats puissent associer les gestionnaires d'infrastructures. Gestionnaires de gares routières et ferroviaires, gestionnaires de voiries, qu'ils soient des collectivités (Départements) ou des sociétés concessionnaires d'autoroutes, gagnent à être « embarqués » dans le débat.

UNE QUESTION DE MODÈLE ÉCONOMIQUE :

Les contrats de plan Etat-Région (CPER) sont un levier de financement important dans la mise en place de projets structurants.

Pourquoi ne pas, à l'avenir, étudier des arbitrages entre fer et route, et orienter en faveur du mode adapté à la situation territoriale et temporelle ? La LOM propose des outils susceptibles d'innover en matière de gouvernance, d'ingénierie des projets et de contractualisation (futurs contrats opérationnels de mobilité) dont la nature multipartite permettra de mutualiser les coûts et fluidifier le suivi. Pourquoi ne pas explorer le patrimoine disponible abandonné des voies ferrées fermées pour les investir et les transformer en voies réservées pour lignes express ?

UNE QUESTION D'EXPÉRIMENTATION :

La loi organique du 19 avril 2021 simplifie la possibilité pour les collectivités et leurs groupements de mettre en œuvre des expérimentations. Il s'agit du droit à la différenciation territoriale qui les autorise à déroger à titre expérimental et pour un objet et une durée limitée, aux dispositions législatives ou réglementaires qui régissent l'exercice de leurs compétences.

« Ce produit de transport est tellement puissant qu'il peut marcher dans énormément d'endroits. L'enjeu est d'expérimenter et de valoriser lorsque cela fonctionne ».

NICOLAS FONTAINE, DGS Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise⁸

UNE QUESTION D'INCLUSION ET DE CONCERTATION :

Faire avec la population est un incontournable. Les services sont dessinés pour ses propres usages. Chaque contexte est différent, chaque dynamique singulière ... une offre de transport se travaille sur les bonnes échelles et avec les dynamiques humaines en présence. La construction partagée permet de mieux comprendre les besoins de solutions alternatives au tout voiture et inversement de mieux intégrer les solutions alternatives dans les schémas mentaux : s'il est facile d'imaginer d'aller chercher un train ... il faut qu'il en soit de même pour un autocar. La mobilité doit se construire à partir des besoins. Les territoires vivent et se vivent.



⁸Webinar PIARC, janvier 2021

1



Lignes Pont-Audemer > Le Havre, Pont-Audemer > Rouen,

Seine-Maritime



« La commune de Pont-Audemer est la plus grande ville du département dépourvue d'une gare et cela affecte notre mobilité. Les bus et les autocars constituent donc des alternatives indispensables dans notre «mix mobilité». Au regard de l'enjeu environnemental, il est évident que la place de la voiture individuelle est amenée à se réduire mais cela uniquement à la condition que soient offertes des alternatives crédibles, confortables, économiques et fiables pour les déplacements du quotidien et pour les trajets touristiques. Le car ne doit pas être une solution de dernier recours mais bien de premier choix, autour de laquelle nous voulons construire une offre intermodale en mettant notamment en place des véhicules électriques avec et sans permis en libre-service ainsi que des aménagements cyclables aux abords de la gare routière.

Alexis Darmois,
Maire de
Pont-Audemer

Pont-Audemer > Le Havre

Spécificité : Mise en service pour répondre aux trajets domicile-travail-études : +65% des voyageurs.

La plus-value réside dans le prix du trajet qui est à 2€ (pour un automobiliste, le péage pour franchir le Pont de Normandie s'élève à 5,6€ minimum l'aller), pour un temps de parcours inférieur ou égal au temps de trajet en voiture.

Les lignes agissent sur le report modal ; une partie des voyageurs a abandonné sa voiture pour privilégier ce mode de transport. Ils apprécient l'accès direct dans les centres du Havre et de Rouen. Les usagers plébiscitent le service avec comme principaux bénéficiaires : le gain de temps et temps utile, le stress évité (notamment par le stationnement), le gain financier.

Pont-Audemer > Rouen

Spécificité : Mise en service pour rejoindre la métropole rouennaise et effectuer des trajets domicile-travail-études. 10 allers-retours connectés sur les réseaux SNCF et les transports de la Métropole Rouen Normandie (métro, bus, vélo, P+R...). La ligne correspond à l'ancien TER et assure une fonction de RER métropolitain agissant sur la congestion.



© Photothèque Région Normandie

2



Ligne Créon > Bordeaux,

Gironde



Pierre Gachet,
Maire de Créon

« La commune de Créon compte environ 5 000 habitants dans un bassin de vie de 35 000 habitants. Nous sommes à 25 kilomètres de Bordeaux, dans un milieu rural, par conséquent les gens ont besoin de leur véhicule particulier. Créon ayant une fonction de centralité (aménités et services), à laquelle s'ajoute l'accroissement démographique, nous rencontrons un problème constant d'encombrement des routes dans le cadre des déplacements pendulaires. La ligne 407 répond aux besoins des actifs dans les deux sens avec un car toutes les 15 minutes, autant dire qu'elle rencontre un vrai succès, d'autant plus qu'il n'y a pas de concurrence ferroviaire. Les communes voisines nous jalouent, il y a un véritable effet de drainage : les habitants des villes voisines peuvent faire plus de 10 kilomètres pour récupérer le car. Il est vrai que le temps de parcours est plus long, mais les usagers sont pleinement satisfaits puisqu'ils gagnent en sérénité (évitant la congestion à l'entrée de Bordeaux et la casse-tête du stationnement), en temps et en pouvoir d'achat. »

Mise en service : 2019

Longueur : 25 kilomètres

Amplitude : 6h – 22h, ne circule pas les week-ends

Fréquence : toutes les 15 minutes en heure de pointe et toutes 60 minutes en heure creuse

Fréquentation : 185 000 voyages/an

Accessibilité : aire de covoiturage, interconnexions, couloir bus à l'entrée

de Bordeaux avec priorité aux feux
Services : wifi, prises USB, tablette individuelle par siège

Spécificité : Ligne intégrée au plan de mobilité du RER métropolitain de la métropole bordelaise, coopération Bordeaux Métropole et Région Nouvelle-Aquitaine

Vocation : Trajets domicile – travail ; décongestion de l'aire métropolitaine

Les usagers apprécient la facilité d'utilisation du service (évitant la très forte congestion et le manque de stationnement dans Bordeaux), les fréquences de transports urbains qui sont appliquées à une ligne périurbaine et rurale, offrant alors une solution alternative crédible et concurrentielle à la voiture individuelle. La ligne dessert 7 communes avant de rejoindre Bordeaux, permettant d'opérer du cabotage pour la population du territoire tout en irriguant bien au-delà de ces communes. Les objectifs de la ligne ont dépassé toutes les attentes et le service a démontré sa capacité à s'inscrire comme une réelle alternative à la voiture individuelle : 43% des utilisateurs viennent de la voiture.



© Sophie Cominard, Photographe

3



Ligne Dourdan > Massy-Palaiseau,

Essonne



« La ligne express est un véritable succès puisqu'elle permet de rejoindre le pôle de Massy en 20 minutes. Le car apporte par sa régularité, une réelle attractivité, principalement pour les trajets domicile – travail.

Les habitants utilisent la ligne pour le gain de temps, la praticité et la fréquence. En complément, notre commune fait évoluer sa politique de mobilité. Nous avons lancé une politique du vélo. Les aménagements vont ainsi évoluer pour favoriser la circulation cyclable (pistes, casiers à casques sécurisés, stationnement...). Aussi, nous allons réintégrer des services de proximité en installant une Maison France Services, dont les organismes seront étoffés avec des services de mobilité. »

Paolo de Carvalho,
Maire de
Dourdan

Mise en service : 1995

Longueur : 35 kilomètres

Amplitude : 5h20 – 21h30

Fréquence : toutes les 5 minutes
en heure de pointe

Fréquentation : 760 000 voyages/an

Accessibilité : P+R, parkings à
vélos sécurisés, interconnexions

Services : wifi et service presse à
bord

Spécificité : Une ligne qui offre
une liaison vers la gare de Massy
(RER, réseau bus et TGV), avec
un tronçon sur voie réservée sur
autoroute et une gare autoroutière
à Briis-sous-Forge

Vocation : Trajets domicile-travail,
complémentaires à l'offre
de RER B et C.

Ce service de ligne structurante démontre la force d'une offre globale de mobilité ayant un véritable impact sur le report modal de la voiture individuelle vers les transports publics. Les usagers plébiscitent le service avec comme principaux bénéfices : le gain de temps (temps utile), le stress évité (congestion et stationnement), le gain financier.



Gare autoroutière de Briis-sous-Forge
avec un accès sur voie réservée. ©Transdev Groupe

4



Ligne Troyes > Châlons-en-Champagne > Reims,

Aube et Marne



Charles Hittler,
Maire d'Arcis-
sur-Aube,

« Les habitants d'Arcis-sur-Aube utilisent cette ligne pour plusieurs raisons : ceux qui n'ont pas le permis de conduire, ceux qui n'ont pas de véhicule, et bien sûr pour des raisons financières.

Notre territoire majoritairement rural a besoin de cette ligne car certains n'ont que cette solution pour se rendre sur Troyes ou Châlons, villes qui concentrent des services de santé (gynécologues, pédiatres...) et administratifs qu'Arcis-sur-Aube ne possède pas. Arcis-sur-Aube a cette fonction de centralité, abritant une Maison France Services et un marché dynamique qui drainent les populations des bourgs alentours. Nous avons entamé le développement des circuits doux mais le partage des voies est un vrai sujet dans notre commune, principal axe de transit de poids lourds. »

Mise en service : années 1990
Longueur : 120 kilomètres
Amplitude : 5H05 - 21h38
Fréquence : toutes les heures
Fréquentation : 41 157 voyages/an
Accessibilité : gares TER, aire de covoiturage, stationnement vélo

Services : port USB, wifi, lecture à bord Smart'novel, Smart'presse
Spécificité : tronçon sur autoroute
Vocation : Trajets domicile - études et travail - démarches administratives, loisirs et achats

C'est la première ligne express historique régionale hors Ile-de-France. Elle permet de rejoindre les universités, zones d'emplois et centres administratifs. Son itinéraire s'est adapté au fil du temps, en fonction de l'évolution démographique, de l'installation d'une nouvelle zone d'activité. La ligne a toujours conservé son caractère express avec peu d'arrêts et traversant des communes pour offrir une forme de cabotage.



Autocar de la ligne
Troyes-Châlons-Reims

REMERCIEMENTS :

Ce livret a été rédigé sur la base d'interviews réalisées auprès de : **BRIGITTE BARIOL-MATHAIS** (FNAU), **ANDRÉ BROTO** (Ancien VINCI Autoroutes), **PAOLO DE CARVALHO** (Maire de Dourdan), **GÉRÔME CHARRIER** (Cerema), **JEAN COLDEFY** (ATEC ITS), **ALEXIS DARMOIS** (Maire de Pont-Audemer), **PIERRE GACHET** (Maire de Créon), **FLORENCE GIRAULT** (Cerema), **ELIE GUITTON** (Institut Paris Région), **CHARLES HITTLER** (Maire d'Arcis-sur-Aube), **DOMINIQUE RIOU** (Institut Paris Région), **JÉRÔME KRAVETZ** (Nouvelle-Aquitaine Mobilités).

SUIVI ÉDITORIAL :

GUSTAVE RICHARD (APVF), **ANDRÉ ROBERT** (APVF), **MARIE-EMMANUELLE HUILLO** (Transdev), **ARTHUR LE MOAL** (Transdev), **JULIETTE SUTTERLET** (Transdev)

TRAVAIL D'ENQUÊTE :

JULIETTE SUTTERLET, (Transdev)



Novembre 2022



Document imprimé sur un papier Nautilus 100% recyclé FSC.

