

## Quelles solutions pour des mobilités durables en zones peu denses ?

Les zones peu denses sont très diverses : du fait du développement de l'urbanisation en taches d'huile autour des agglomérations, le long des axes autoroutiers et routiers, de nombreuses zones périurbaines sont peu denses. Les zones rurales, et parmi elles les zones de montagne, font également partie de cette catégorie.

Les mobilités durables et inclusives supposent que l'on puisse non seulement se déplacer à l'intérieur de ces zones mais également en direction des villes moyennes et des métropoles et depuis ces agglomérations vers les zones peu denses.

Dans ses analyses, l'INSEE distingue bien les aires urbaines et les zones rurales. L'aire urbaine comprend tous les territoires situés autour d'un pôle urbain (agglomération) où plus de 40% des déplacements domicile-travail se font à destination du pôle urbain.

Les zones rurales sont des zones d'habitat diffus qui posent des problèmes spécifiques de mobilité. Dans ce domaine, la France peut s'inspirer de nombreux exemples de dessertes réussies dans les pays européens.

### **1. Le constat : Une offre de transport collectif insuffisante dans les zones peu denses**

Deux rapports récents illustrent les difficultés de déplacement de nos concitoyens dans ces zones. De nombreux habitants des secteurs peu denses sont obligés de se déplacer en voiture car l'offre de transport collectif dans ces zones est inexistante ou insuffisante.

Il s'agit du rapport de l'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) « Comparaison de la qualité de la desserte en transports publics réguliers depuis les zones rurales » publié le 20 juin 2019 et de l'avis rendu le 29 janvier 2021 par le Conseil économique, social et environnemental de la région Ile-de-France sur « Les défis de la mobilité pour les usagers des transports dans les franges franciliennes ».

Les usagers et les 170 associations de la FNAUT qui les représentent sur tout le territoire font état des difficultés de se déplacer dans les zones peu denses lorsqu'on ne dispose pas d'un véhicule individuel.

Il en résulte une sensibilité extrême aux variations du prix du carburant alors que les engagements pris par la France pour lutter contre le changement climatique imposeraient une pédagogie de la sobriété et le développement d'offres de mobilité alternatives.

## **1.1. Le rapport de l’Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST)**

L’objectif de cette étude réalisée en 2019 consistait à évaluer la qualité de la desserte programmée en transports en commun (TC) dans les zones rurales en France, en la comparant avec l’Espagne et l’Allemagne.

A noter qu’il n’existe pas de base de données complète des liaisons en transport collectif en France ou dans les autres pays. Une méthode par tirage au sort a été retenue.

TRANCHE 1 : Liaisons de moins de 50 kilomètres

- Des temps de trajet longs et des correspondances longues en France
- De mauvaises fréquences et amplitudes en France
- Une offre ferroviaire pour davantage de liaisons en Allemagne

TRANCHE 2 : 50 à 100 kilomètres

- Des temps de trajet plus courts et des correspondances plus courtes en Allemagne
- Une meilleure fréquence et une meilleure amplitude en Allemagne
- Une offre TC pour davantage de liaisons en Allemagne

TRANCHE 3 : 100 à 400 kilomètres

- Des correspondances plus longues en France
- De meilleures fréquences et amplitudes en Allemagne

TRANCHE 4 : 400 kilomètres et +

- Des temps de trajet plus courts en Allemagne
- De meilleures fréquences et amplitudes en Allemagne

Les conclusions de l’étude sont les suivantes :

Selon les critères retenus, la France serait le pays où la qualité de desserte programmée en transports en commun à partir des zones rurales est la moins bonne. La plupart des différences sont marquées avec l’Allemagne alors que celles avec l’Espagne, ne le sont que parfois.

Les principales raisons sont les suivantes :

- Des temps de correspondances importants (en moyenne 112 mn en France contre 95 mn en Espagne et 79 mn en Allemagne) ;
- La faible fréquence par jour des trajets (3 en moyenne en France contre 5 en Espagne et 10 en Allemagne), ainsi que la plus faible amplitude en France
- La rareté de l’offre en train pour les tranches les plus courtes (moins de 100 km) en comparaison avec l’Allemagne.

## **1.2. Le rapport du CESER de la Région Ile-de-France sur les défis de la mobilité pour les usagers des transports dans les franges franciliennes**

L'avis rendu par le CESER de la Région Ile-de-France le 29 janvier 2021 se décompose en cinq articles (extraits)

- La région Ile-de-France doit conforter son attractivité en offrant un service de mobilité optimal aux usagers des transports résidant dans les franges de part et d'autre des limites administratives franciliennes
- Pour ce qui concerne le transport public, cette coopération doit se concrétiser à la fois en matière de tarification et de billetterie afin de permettre un service intégré (dit « sans couture »)
- Il convient de poursuivre l'accroissement des performances des axes lourds
- Mettre en œuvre, notamment dans les zones rurales et semi-rurales, les dispositions de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019
- La Région doit faciliter l'accès des touristes et visiteurs à tous les sites franciliens

## **2. S'inspirer des réussites de nos voisins européens pour améliorer les offres de mobilité dans les zones peu denses:**

Dans la recherche d'une position faisant consensus entre les associations situées dans toutes les régions, la FNAUT s'intéresse aux déplacements des personnes habitant ou travaillant dans ces zones, soit périurbaines, soit rurales, sans négliger la mobilité hebdomadaire des jeunes et les déplacements touristiques ou de vacances en provenance ou à destination des grandes villes.

### **2.1. Le réseau ferroviaire, armature du réseau de mobilité**

#### **2.1.1. Le développement des dessertes ferroviaires périurbaines, un impératif pour les prochaines années**

Le réseau ferroviaire constitue l'armature du réseau de mobilité à partir duquel il est possible d'organiser les déplacements, soit par transport collectif, soit par taxi ou VTC, soit par covoiturage, soit en vélo, soit même à pied lorsque c'est possible.

Dans les zones périurbaines, le développement des services ferroviaires métropolitains est une première réponse pour structurer l'urbanisation et la mobilité. Le report modal sur des dessertes ferroviaires renforcées s'impose si l'on veut lutter efficacement contre la congestion, les gaz à effet de serre, et plus largement, le changement climatique.

Des investissements très importants sont à prévoir pour réaliser des dessertes ferroviaires métropolitaines dignes de ce nom. Les travaux s'étaleront sur plusieurs années. Une forte volonté politique et une coordination efficace sont nécessaires entre les régions et les métropoles. L'aide de l'Etat est indispensable.

En ce qui concerne l'exploitation, la possibilité donnée aux régions de choisir leur opérateur est une chance pour développer l'offre à un coût comparable à celui de nos voisins européens.

### **2.1.2. La relance nécessaire des « petites lignes » dans les zones rurales**

Concernant les dessertes rurales en France, le numéro 270 de la revue FNAUT Infos a mis en évidence le retard pris par notre pays dans le développement des petites lignes, alors qu'elles sont essentielles pour les villes moyennes traversées et les régions irriguées.

Les besoins de mobilité sont nombreux dans ces zones, comme les déplacements liés au travail, à l'éducation, la formation, la santé, les démarches administratives, la mobilité pour les achats ou les loisirs et le rabattement sur des gares ou des haltes ferroviaires.

Les usagers déplorent une offre insuffisante, ciblée au mieux sur les déplacements domicile-travail et scolaires, donc avec des « trous horaires » en journée, dissuasifs pour les déplacements plus occasionnels, des fréquences faibles, avec une quasi-absence d'offre le soir et en week-end. L'accessibilité à certains matériels est difficile pour les personnes handicapées.

En raison de la fermeture des agences et des guichets, la difficulté de se procurer un titre de transport, sans recours aux outils numériques, dissuade d'emprunter le train. De nombreux points de vente et d'information ont été fermés. Dans les petites gares et les haltes (PANG), il n'existe pas toujours de distributeurs de titres de transport.

Les correspondances sont insuffisamment étudiées. L'utilisateur ne peut utiliser qu'une ligne, non un réseau. On est loin de la notion de rendez-vous qui existe en Allemagne entre les trains ICE et les trains régionaux, voire locaux. L'intermodalité entre les TER et les lignes interurbaines d'autocar, souvent évoquée dans les colloques, est parfois contredite par les réalisations, comme à Montpellier où les terminus des autocars ont été éloignés de la gare Saint-Roch et reportés en périphérie.

La qualité de l'exploitation des TER est encore insuffisante. L'information sur l'offre est déficiente. L'idée dominante chez les élus régionaux est que la desserte rurale coûte cher et ne rend que des services marginaux puisque la fréquentation est faible. Or le transporteur national est rarement force de proposition dans ces domaines.

La mixité des services ferroviaires et routiers sur une même ligne TER est à proscrire, car elle est source de confusion pour les voyageurs et ne permet pas d'amortir correctement le coût de régénération et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Dans les villes moyennes et les zones rurales, les services ferroviaires TER assurent des pointes le lundi et le vendredi soir pour les départs des élèves et étudiants pensionnaires : Ces fréquentations, qui légitiment le recours au train plutôt qu'à l'autocar sont sous estimées par les décideurs politiques quand ce n'est pas par la SNCF elle-même.

Deux cas d'amélioration en Allemagne et en Italie illustrent le fossé qui se creuse entre le développement des dessertes chez nos voisins et, sauf exception, la pauvreté des solutions mises en œuvre en France.

### **De nombreuses lignes rouvertes ou revivifiées en Allemagne**

Les exemples sont nombreux en Allemagne de ces lignes rouvertes ou revivifiées, toujours grâce à la volonté politique des autorités locales ou régionales. « La clé du succès commercial : un système ferroviaire régional ouvert à la concurrence et laissant toute sa place à l'initiative locale » (Michel Quidort, président de la Fédération Européenne des Voyageurs).

Depuis 1995, l'Allemagne a rouvert 600 km de petites lignes et 300 gares. Actuellement, près de 300 km sont en cours de remise en service. A lui seul, le Land de Rhénanie-Palatinat a relancé onze lignes, dont deux transfrontalières, afin de redonner de la cohérence à son système ferroviaire.

Cette tendance concerne des lignes en zone urbanisée, comme la relation KaarstDusseldorf-Mettmann, condamnée par la Deutsche Bahn dans les années 90, reprise par un syndicat formé des communes riveraines, et passée de 516 voyageurs/jour en 1998 à plus de 23 000 aujourd'hui (20 mn de fréquence toute la journée) mais aussi des lignes en milieu rural - à l'exemple des cinq branches (15 à 20 km chacune) desservant petites villes et villages dans le Wurtemberg autour de Stuttgart, dont certaines étaient abandonnées depuis 30 ans.

### **Un développement exemplaire dans le Sud-Tyrol en Italie**

En Italie, la ligne de 60 km Merano-Malles qui est située dans le Sud Tyrol italien, avait été fermée en 1991. Elle offrait alors une desserte squelettique de 4 ou 5 allers-retours quotidiens comme sur nombre de lignes régionales françaises. La ligne a été rouverte en 2005 grâce à la pugnacité des collectivités locales, malgré les habituelles oppositions (« trop cher », « personne n'utilisera le train », « tout le monde a une voiture »).

Une offre ambitieuse, à la suisse, a été mise en place - un train par heure de 5h à 23h - renforcée à certaines heures. Le succès est évident : 2,7 millions en 2010 soit environ 7000 voyageurs par jour ! Il est tel que l'électrification de la ligne et l'achat de rames électriques plus capacitaires ont été décidés. La remise en état de l'infrastructure n'a coûté que 120 millions d'euros pour 60 km.

Le coût d'exploitation est de l'ordre de 7 à 8 euros par km (contre 20 euros ou plus en France) et de 12 à 13 euros avec l'amortissement du matériel. « Il ne s'agit pas d'un cas où la densité de population est forte mais d'une région rurale, comme celle desservie par la ligne Besançon - Le Locle » (Patrick Real, vice-président de la FNAUT Franche-Comté).

## **2.2. Lignes régulières d'autocar : L'amélioration de l'offre est un préalable à l'augmentation de la fréquentation**

Les lignes régulières d'autocar étaient organisées par les départements jusqu'au 31 décembre 2016 et relèvent de la région depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 (1<sup>er</sup> septembre 2017 pour les services réguliers à vocation scolaire).

Les informations recueillies par la FNAUT auprès des usagers et des associations membres attestent que le développement de l'offre est un préalable au développement du trafic afin de favoriser le report modal. L'accessibilité des voyageurs aux véhicules, notamment sur les routes départementales, doit être améliorée. Les arrêts doivent comporter des abris en bon état, être éclairés et comporter une information lisible et à jour. Dans les bourgs et les chefs-lieux de canton, il est souhaitable que la station d'autocars soit située au centre-ville.

Grace aux systèmes d'aide à l'exploitation et d'information, l'information en temps réel au point d'arrêt sur le délai d'attente de l'autocar est désormais possible comme sur les réseaux urbains.

Concernant les lignes périurbaines, des renforcements d'offre avec des voies réservées sur les routes départementales ont conduit à une augmentation de la fréquentation dans quelques départements comme dans la région de Strasbourg. Dans la région grenobloise, une voie réservée aux autocars a été mise en place sur l'autoroute A 480 mais l'offre a finalement été réduite.

Dans la région toulousaine et dans les environs de l'Eurométropole de Strasbourg, les usagers demandent que des services de rabattement soient organisés vers les lignes ferroviaires régionales ou les lignes d'autocar à haut niveau de service.

Entre villes moyennes, l'expérience du Tarn est à mettre en valeur comme opération de développement de l'offre favorisant un développement de la fréquentation.

Aucune expérience française n'est toutefois comparable à l'opération lancée dans la région du Bregenzerwald en Autriche. Nous résumons ci-dessous un article particulièrement instructif de Mathias Cureau (cabinet Trans-Missions) paru récemment dans la revue Transports Urbains, publiée par le GETUM.

### **En Autriche, un réseau régional d'autocars qui vaut le voyage !**

Le réseau d'autocars « Landbus Bregenzerwald », dessert le land du Vorarlberg (ouest de l'Autriche) comptant 30 000 habitants, une densité comparable à celle de nombreux départements français (Jura, Préalpes) avec une attractivité touristique. La fréquentation est de 4,5 millions de voyageurs par an, soit 150 voyages par an et par habitant, taux très supérieur à celui qui est constaté dans les villes moyennes françaises.

Comment obtenir ce résultat ? Tous les villages et même certains hameaux touristiques sont desservis. Les cars circulent de 7h à 20h à une fréquence d'un service par heure. Sur 3 lignes, la fréquence est même de 30 minutes et le service se prolonge jusqu'à minuit. L'offre est quasi-inchangée en week-end. Tout village est desservi au moins par 8 à 12 allers-retours quotidiens.

Le réseau, qui comprend 20 lignes, est fortement maillé, les correspondances aux nœuds du réseau sont assurées systématiquement grâce à un système d'aide à l'exploitation (SAE). Les arrêts sont équipés d'abris confortables et esthétiques.

La tarification est simple et attractive, elle intègre les réseaux urbains et les lignes ferroviaires. Le tarif à l'unité est de 1,50 €. Des tarifs spéciaux sont proposés aux jeunes, seniors, PMR, familles et groupes. L'abonnement annuel, adopté par 18 % de la population concernée du Land, revient à 1 € par jour ! Les communes desservies participent au financement des services (15 %) et sont très attentives à leur qualité. Le reste du financement est assuré par l'Etat et le Land (21 %), et par les voyageurs (64 %) dont les touristes (300 000 l'été et 400 000 l'hiver), qui sont soumis à une taxe de séjour (2 €/jour) destinée à financer le réseau ou à un supplément sur les forfaits de ski, et bénéficient d'un abonnement gratuit.

Le coût d'exploitation par kilomètre est un peu inférieur à celui qui est constaté en France. Le réseau ne subit aucune concurrence du rail, la région ne possédant pas de voies ferrées, mais celle de la voiture : la population, assez riche, est fortement motorisée. « On peut espérer aujourd'hui que la prise en charge des autocars « départementaux » par les Régions, selon la loi NOTRe, fera évoluer l'approche malthusienne très répandue en France et permettra un renouveau des dessertes rurales par autocar ».

### 2.3. L'utilisation des lignes régulières à vocation scolaire : un potentiel inexploité

Dans les zones rurales isolées ou dans les régions de montagne, les services à vocation scolaire ont un potentiel inexploité : Ces services ont l'avantage d'être garantis durant toutes les semaines scolaires. Le caractère régulier de ces services, affirmé par la loi d'orientation des transports du 29 décembre 1981, doit être rappelé. La communication sur ces services devrait être développée car des places peuvent être disponibles, même si la priorité est donnée aux élèves.

Ces services permettent un aller-retour dans la journée jusqu'au chef-lieu de canton qui peut être apprécié par les personnes ne disposant pas d'un véhicule individuel.

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 prévoit que les communautés de communes peuvent délibérer pour demander à la région, autorité organisatrice de la mobilité, le transfert de cette compétence. Cette disposition concerne notamment les zones rurales où les services de transport public sont généralement assez réduits, voire inexistants.

Certaines autorités organisatrices pourraient s'inspirer de l'exemple du « bus de proximité » ou « bus de voisinage » expérimenté assez largement aux Pays-Bas, dans des zones réunissant entre 2500 et 5000 habitants. Ce système repose sur l'engagement bénévole de conducteurs ou de conductrices.

#### L'exemple du Buurtbus (bus de proximité ou bus de voisinage) aux Pays-Bas

- Le Buurtbus est exploité en lignes fixes avec itinéraire. C'est l'arrêt de montée ou de descente qui est à la demande.
- Minibus de **8 places** maxi. Le permis VL est suffisant pour être conducteur.

#### Zones desservies - caractéristiques:

- Superficie d'environ 25 km<sup>2</sup> à caractère rural
- Population minimum requise de 1 000 habitants résidant à plus de 1,5 km d'un système de transport public. Population moyenne concernée de 2 500 à 5 000 habitants
- Transport touristique occasionnel interdit.

#### Utilisation :

- Principalement par écoliers, ménagères et seniors
- 75% des utilisateurs se déplacent à l'intérieur de la zone desservie par le Buurtbus et 25% en rabattement sur un autre système
- 75% des ménages desservis disposent d'une voiture
- Le Buurtbus n'accepte pas les PMR, qui disposent aux Pays Bas d'un service spécifique assuré par minibus accessibles - ou taxis si le handicap le permet.

#### Financement:

- Le Buurtbus est payant: 2 € le ticket, 40 € l'abo mensuel.
- Compensation par le Ministère des Transports (le transport public aux Pays Bas est relativement centralisé avec un rôle important de l'Etat.)
- **les conducteurs travaillent bénévolement** - quelques heures par jour, jamais à temps plein, ce n'est pas l'esprit. 20 conducteurs en moyenne par système pour une population de 2 500 à 5 000 habitants max. Profil : ménagères, fermiers, ruralistes, enseignants

Le « Buurtbus » hollandais remplit parfaitement son objectif de désenclavement rural.

Au Nouvion-en-Thiérache (Aisne, 2600 habitants), une ligne régulière à vocation scolaire effectuée en semaine deux allers-retours par jour à Hirson, distante de 25km, où se trouve une gare TER. Sur la place du village, il n'y a pas de poteau d'arrêt ni d'horaires. Les scolaires utilisent ces services, mais il n'y a quasiment pas d'autres usagers. Une enquête sur place a montré que plusieurs personnes habitant depuis de nombreuses années dans la région pensent que ces autocars sont dédiés aux scolaires. Il n'est pas possible de télécharger les horaires en pdf et il n'existe aucune cartographie de cette ligne.

#### **2.4. Les services à la demande**

Dans un certain nombre de régions, des services à la demande ont été mis en place quand les besoins ne justifiaient pas la création d'une ligne régulière d'autocar.

Le rapport « Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain » de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (2015) présente les principales typologies des transports à la demande avec leurs avantages et leurs inconvénients.

Les services à la demande, souvent présentés comme une solution facile à mettre en œuvre présentent des inconvénients quant à la communication : les services « porte à porte » sont les plus souples pour les usagers mais ne sont utilisés que par les habitants locaux et initiés.

L'utilisateur qui effectue un parcours entre deux régions n'a généralement pas connaissance des services à la demande qui peuvent exister localement.

Pour les habitants de la commune de Thourotte, la communauté de Compiègne avait mis en place un service de rabattement de ou vers la gare de Compiègne en correspondance avec les TER Noyon-Compiègne. Bien que gratuit pour les voyageurs, ce service n'a pas rencontré le succès espéré et a été supprimé...

La communauté d'agglomération de Chaugny-Tergnier a mis en place un service à la demande par suite de l'absorption des communes qui faisaient antérieurement partie de la communauté de La Fère. Le service est assuré dans chaque commune de 7h30 à 20h30 avec deux allers-retours au maximum par jour, du lundi au samedi. La réservation se fait le matin pour l'après-midi et la veille pour le lendemain matin.

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin – Saint-Simon (Aisne) a mis en place un service de rabattement sur la gare de Saint-Quentin. Le service est exploité contractuellement sous la marque « Déclic » au sein d'un réseau appelé « Pastel ».

Le transport à la demande souffre de modalités de fonctionnement très diverses, variable selon les régions, selon qu'une communauté de communes a pris en charge ou non l'organisation de ces services. L'information se fait généralement par le biais d'un site local ou d'une application dédiée connue des seuls utilisateurs locaux. La région Centre Val-de-Loire où le service Rémi+ possède un certain ancrage local, essaie de remédier à cette situation grâce à une plate-forme de mobilités.

Sur les sites internet des collectivités territoriales, l'information sur les jours et heures de fonctionnement est difficile à trouver. L'information de type « bouche à oreille », fréquente pour les services à vocation scolaire ou les services à la demande, est indigne d'un pays développé comme le nôtre.

A Creil, à la demande d'une association d'usagers, l'autorité organisatrice de mobilité a mis en place un service à la demande, le soir, au départ de la gare de Creil, pour la desserte des quartiers excentrés. Le service est assuré tous les jours, en soirée et fait varier son itinéraire en fonction de la demande immédiate des usagers. Le service n'existe pas en sens inverse.

En conclusion, les services à la demande créés ces dernières années se révèlent d'une très grande diversité : il s'agit davantage d'une **mosaïque de services juxtaposés** que de services réellement complémentaires. Sauf en ce qui concerne les personnes handicapées, la création de ces services ne peut être un substitut durable aux lignes régulières.

Par ailleurs, selon une élue de l'agglomération rouennaise, le coût du transport collectif à la demande dans cette agglomération s'élève à 25 € en moyenne par passager alors qu'il est de 0,75€ sur le tramway de cette même agglomération !

**Les services à la demande qui recueillent la faveur des usagers sont ceux qui fonctionnent systématiquement (terminus et horaire garantis) mais dont l'itinéraire et les arrêts peuvent varier en fonction de la demande des voyageurs.** Dans l'exemple de Creil (ci-dessus), le service connaît un certain succès, car il est mis en place à heures fixes au départ de la gare et les voyageurs demandent au conducteur de faire varier l'itinéraire.

## 2.5. Les taxis et les véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC)

Du point de vue de la FNAUT, les taxis, comme les véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC), peuvent contribuer au service public de la mobilité, notamment dans les zones rurales et les zones périurbaines isolées.

Les communautés de communes qui ont pris la compétence de la mobilité et certaines AOM urbaines pourraient passer des contrats avec des sociétés de taxis ou de VTC. Ces contrats devraient s'inspirer des règles communément admises par les opérateurs de transport public, à savoir :

- Continuité du service : en cas de contribution à un service public organisé par une AOM, disponibilité garantie du service en soirée et durant les week-ends,
- Qualité et accessibilité du service, notamment pour les personnes âgées ou handicapées,
- Application obligatoire des tarifs fixés par la collectivité, quel que soit le voyageur,
- Evolution du service possible en cas de nécessité et signature d'un avenant avec la collectivité (mutabilité du service public).

Ces propositions ont été soumises le 10 février 2022 à l'Union Nationale des Industries du Taxi (UNIT) dans le cadre de la concertation qu'elle avait organisée avant la publication de son Livre Blanc « Taxi et mobilités ».

## **2.6. Le vélo**

Les associations membres de la FNAUT ont une vision globale de la mobilité et sont capables d'exprimer une opinion constructive : le développement des pistes et des voies cyclables doit se faire dans le cadre d'un partage de la voirie raisonné en faveur des modes doux (marche à pied, vélo, transport collectif), dissuasif pour la voiture particulière.

Dans les zones périurbaines et hors agglomération, cette politique doit se traduire par la réalisation de voies cyclables ou de bandes cyclables le long des chaussées. La continuité de ces aménagements est indispensable.

Pour la sécurité de tous, les associations de la FNAUT sont fondées à encourager les contrôles de vitesse en ville et hors agglomération. Pour la sécurité de tous, la FNAUT est favorable à la limitation de la vitesse à 80 km/h sur les routes départementales.

Des parcs à vélo sont nécessaires dans les gares afin de favoriser l'intermodalité.

On peut regretter que les nouveaux opérateurs de vélo en location se focalisent sur les centres urbains, déjà bien dotés en services de mobilité, alors que des besoins de rabattement existent dans les zones périurbaines.

## **2.7. La marche à pied**

Les modes actifs (marche à pied, vélo) sont bénéfiques pour la santé de nos concitoyens, à tous les âges de la vie, de l'enfance à la vieillesse.

Dans beaucoup de petites villes et dans les périphéries des agglomérations, des aménagements physiques sont nécessaires pour élargir les trottoirs, les entretenir et faire en sorte que tous les cheminements piétons soient bien éclairés. Les trottoirs doivent être strictement réservés aux piétons.

Cette politique doit concerner tous les quartiers d'une agglomération et pas seulement le centre-ville historique. Les ronds-points doivent être aménagés pour offrir des parcours sécurisés pour les piétons et les deux-roues.

## **2.8. Le covoiturage**

Dans les zones peu denses, en particulier dans les zones de montagne, le covoiturage est une solution permettant de palier à l'inexistence de services réguliers.

La FNAUT préconise que le covoiturage se fasse sous forme d'échanges de service, sans prestation financière : Il paraît en effet peu réaliste qu'il y ait un échange monétaire entre le conducteur et le covoituré.

Le covoiturage est une solution utile de dépannage, mais il ne s'agit pas d'une solution miracle, ce n'est qu'un expédient : même s'il est organisé par une collectivité locale, il n'est soumis à aucune obligation de service public.

### 3. Utiliser l'approche du « MaaS » pour développer une offre attractive, une information multimodale et une tarification intégrée

#### 3.1. Faciliter l'usage des transports collectifs par une information multimodale : cartographie, fiches horaires, plates-formes informatives régionales

Sur les sites internet des collectivités territoriales, l'information sur les jours et heures de fonctionnement des services de transport collectif est difficile à trouver. Un travail important est à réaliser entre les régions, les autorités organisatrices locales et les opérateurs afin de délivrer une information aux voyageurs sur tous les supports numériques existants.

Une cartographie du réseau intégrant les différentes offres, des fiches horaires ainsi que des calculs d'itinéraires, s'appuyant sur des systèmes d'information géographique adaptés, combinant l'utilisation des différentes solutions de mobilité, doivent être proposés à la clientèle.

Les cartes et les fiches horaires, en version électronique et en version papier, sont à diffuser le plus largement possible :

- Affichage des cartes et des horaires aux arrêts, qui doivent être physiquement matérialisés par un poteau d'arrêt,
- Mise à disposition des informations via les plates-formes numériques, avec téléchargement possible depuis un site web,
- Transmission électronique régulière des informations aux collectivités locales et aux autres acteurs à chaque changement d'horaires et au minimum chaque année.

Compte tenu de la richesse des bases de données dont la LOM prescrit l'ouverture, l'information doit être multimodale, y compris pour les services à vocation scolaire et les services à la demande. Ces services seront ainsi davantage utilisés.

La FNAUT demande qu'une plate-forme informative régionale soit mise en oeuvre dans chaque région. L'objectif est de diffuser une information la plus exhaustive possible aux usagers potentiels, sur tous les services, y compris ceux qui concernent plusieurs régions. Celles-ci ne doivent pas s'enfermer dans leurs frontières en négligeant l'interopérabilité des applications numériques et des systèmes.

A titre d'exemple, la région Centre – Val-de-Loire a mis en place un système d'information intégré couvrant les services ferroviaires et les lignes d'autocar. Le réseau de mobilité interurbaine, baptisé « Rémi » est intégré, avec des offres tarifaires couvrant à la fois les TER et les autocars interurbains. Des fiches horaires « papier » sont disponibles et mentionnent les correspondances principales dans les gares

Du point de vue de la FNAUT, on peut considérer que le « **MaaS** » (« mobility as a service »), service d'information sur une offre et une billettique multimodale, **constitue un ensemble d'applications numériques qui intègrent des modes de déplacement durables (transports collectifs, partagés et modes actifs) et leurs services associés (information, vente et après-vente, comptage).**

L'approche du MaaS doit permettre de développer une **information de référence** qui seule permet de programmer des déplacements à l'avance. « Le contrat de confiance » qui existait avec la fiche horaire « papier », n'existe plus ! L'information en temps réel est également utile, notamment à l'occasion des changements de modes et aux arrêts.

S'agissant de services de mobilité proposés par des applications numériques, il convient de réfléchir à l'accessibilité de ces services : la FNAUT demande qu'à toute application numérique soit associée une offre de « **hot line** » **par téléphone** suffisamment disponible. Tous nos concitoyens, quelles que soient leurs ressources et leurs capacités physiques, doivent pouvoir accéder à l'information. Les mairies, les maisons France Services ainsi que les offices de tourisme, qui offrent un accueil physique, peuvent contribuer à l'information sur les services de mobilité.

La communauté de communes de Châteaubriant (15 000 habitants) a mis en place un service d'information sur la mobilité portant sur tous les services à disposition des usagers (TER, autocars, autobus, vélo en libre-service). L'accueil physique est implanté dans la gare.

La FNAUT incite à ne pas multiplier les outils. Elle encourage les autorités organisatrices à **capitaliser sur leur notoriété** pour nommer les applications numériques et les systèmes plutôt que d'inventer des noms fantaisistes qui rendent difficile la recherche d'informations.

### **3.2. Inciter les autorités organisatrices de mobilités à se coordonner**

La loi d'orientation des mobilités prévoit que les communautés de communes peuvent délibérer pour demander à la région, autorité organisatrice de la mobilité, le transfert de cette compétence. Cette disposition concerne notamment les zones rurales où les services de transport public sont généralement assez réduits, voire inexistants.

Même si cette délégation de compétences est souhaitable, afin de rapprocher les décideurs des utilisateurs des services de mobilité, les communautés de communes ne disposent d'aucune ressource spécifique pour financer cette compétence, et certaines d'entre elles ont préféré renoncer à l'exercer.

La coordination des autorités régionales entre elles est indispensable pour éviter les erreurs consistant par exemple à fermer la ligne Oyonnax – Saint-Claude entre les régions Auvergne – Rhône-Alpes et Bourgogne Franche-Comté. Au niveau infra-régional, l'étude des besoins au niveau des bassins de vie et d'emploi, qui sont des bassins de mobilité, devrait être menée à bien, comme le prescrit la loi d'orientation des mobilités.

Comme le souligne l'avis adopté par le CESER d'Ile-de-France le 29 janvier 2021, « il convient de renforcer la coopération interrégionale, de prendre en compte les attentes du bassin parisien et de renoncer à raisonner dans les strictes limites régionales et aux réponses au coup par coup qui se révèlent insuffisantes »

Pour développer les dessertes ferroviaires métropolitaines, la coordination et la mobilisation des régions et des autorités métropolitaines sont indispensables, comme le montrent les relations entre la Région Nouvelle Aquitaine et la métropole de Bordeaux d'une part ainsi que la région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg d'autre part.

La coordination des dessertes doit s'accompagner d'une coordination tarifaire afin d'éviter la multiplicité des conditions d'accès aux abonnements et aux réductions

La FNAUT alerte sur la nécessité de disposer de cartes nationales et d'**abonnements intermodaux au-delà du cadre régional ou métropolitain** et de la prise en compte des tarifs sociaux. A ce titre, elle rencontre régulièrement l'Association des Régions de France ainsi que le Groupement des autorités responsables de transport (GART).

### **3.3. Améliorer l'offre de transport collectif pour lutter contre les gaz à effet de serre et le réchauffement climatique**

Afin de rompre l'isolement des personnes habitant dans les zones peu denses, lutter contre les gaz à effet de serre et le réchauffement climatique, la FNAUT considère qu'une offre alternative de transport collectif doit être développée sur tout le territoire, en particulier dans les zones peu denses, qu'il s'agisse d'aires urbaines ou de zones rurales. Ce renforcement de l'offre des différents modes ferroviaire et routier est un préalable à l'évolution des comportements de mobilité.

Cette vision s'appuie sur des travaux scientifiques et des comparaisons avec des pays voisins.

En 2004, Jean-Marc Jancovici, estimait déjà dans Carbone 4 que: « le meilleur service que pourrait nous rendre l'Etat pour nous éviter des choses fort désagréables à l'avenir, et en particulier aux ménages modestes qui sont aussi ceux dont les capacités d'adaptation face à l'adversité sont les plus limitées, serait de monter progressivement les prix des énergies non renouvelables par le biais des taxes, pour nous « déshabituer » progressivement d'un pétrole dont la baisse de la consommation est de toute façon inscrite dans la géologie ».

Christian de Perthuis et Boris Solier, respectivement professeur et chercheur à Paris-Dauphine, démontrent que la taxe carbone est le bon outil pour faire évoluer les comportements face au réchauffement climatique. Or, la baisse du prix du pétrole entre 2014 et 2017 (autour de 50 dollars le baril) a dopé l'activité économique et a entraîné une hausse de consommation de pétrole et de nos émissions de CO2. La tarification du carbone (taxe carbone ou marché de permis), qui envoie des incitations vertueuses, côté offre et côté demande, permet de sortir de cet engrenage.

Glen Peters, directeur du Centre de recherche sur le climat d'Oslo souligne de son côté que : « les ventes de voitures électriques n'empêchent pas la croissance des émissions de CO2 et le réchauffement de la planète à 2°C sera impossible si les émissions des carburants fossiles ne chutent pas »

Mathieu Auzanneau, directeur du think tank The Shift Project indique que « le gouvernement doit développer une stratégie cohérente sur les alternatives à la voiture et investir à la hauteur des enjeux »

**La FNAUT considère que le réseau ferroviaire est l'armature du réseau de la mobilité décarbonée du futur.**

- Les dessertes ferroviaires périurbaines doivent être développées et les petites lignes relancées.
- L'amélioration nécessaire de l'offre des lignes d'autocar doit s'inspirer des réussites des pays voisins.
- Les taxis et les véhicules de tourisme avec chauffeur peuvent contribuer au service public dans les zones très peu denses.
- Les modes actifs (marche à pied, vélo) doivent être encouragés pour accéder aux modes ferroviaire et routier. Souvent négligés à l'extérieur des agglomérations, ils doivent faire l'objet des investissements nécessaires.
- Les autorités organisatrices de mobilités, régions entre elles, régions et autorités urbaines et rurales de mobilités, doivent se coordonner.
- L'approche du MaaS doit permettre de développer une information multimodale sur les services de référence et la communication en situation normale ou perturbée.

Rappelons pour conclure les termes du communiqué de la FNAUT en date du 31 janvier 2022, intitulé « **Réduire la dépendance à l'automobile** » :

**« Pour se dégager de la dépendance à l'automobile, il faut investir dans le transport collectif urbain (tramway, RER métropolitain), rénover les petites lignes en garantissant les fréquences, à commencer par celles qui desservent les zones périurbaines ou rurales et les lignes transfrontalières, desservir le territoire par autocar quand le rail est absent et faciliter l'usage du vélo ».**

« Le récent rapport Duron a suggéré des financements possibles à partir des recettes de la route : écotaxe poids lourds, recettes du stationnement, produit du péage urbain. Cette politique offrirait aux automobilistes des alternatives en cas de forte hausse du prix du pétrole. Pour ceux qui n'ont d'autre choix que l'usage de la voiture, le forfait mobilité doit pouvoir être adapté ».

*Position dégagée lors de l'audition de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) par Alain Richner et Jean-Loïc Meudic au Conseil économique, social et environnemental (CESE) le 25 mai 2022*