

TRANSPORTS DU QUOTIDIEN : QUELQUES PRATIQUES ÉPROUVÉES

« **Ce qu'il nous faut penser, c'est autre chose pour demain** ; ce sont les investissements pour ces nouvelles mobilités, c'est notre organisation collective pour ces nouvelles mobilités ; c'est les corrections à tous ces dysfonctionnements, ces engorgements qui aujourd'hui gâchent le quotidien de tant de nos concitoyens. »

Discours du président de la République Emmanuel Macron - Rennes, le 1^{er} juillet 2017.

Remarque liminaire : cette fiche vise à mettre en lumière les retours d'expérience en matière d'organisation de services de transports dédiés aux besoins prioritaires des « mobilités du quotidien ». En France un tiers des actifs ont leur emploi

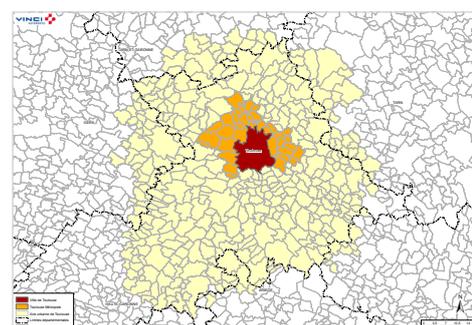
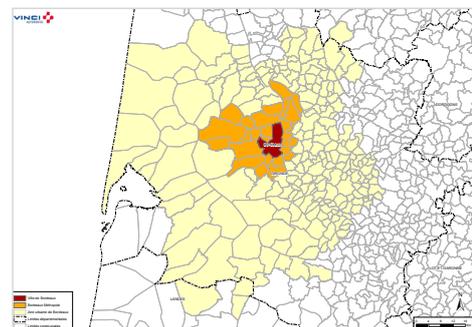
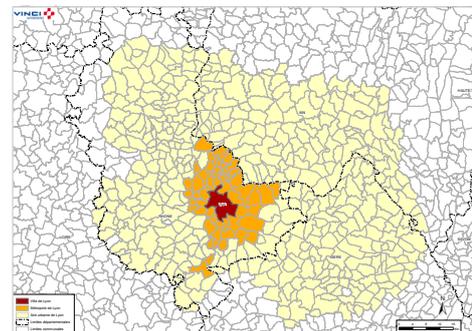
à plus de 15 km et ils résident principalement dans les périphéries des grandes villes et/ou dans le rural. Cette fiche est consacrée à ce segment des besoins de mobilité.

Organiser les mobilités dans les franges urbaines : une question d'échelle

Les superficies des villes centre se mesurent en dizaines de km², celles des métropoles en centaines de km², et celle des aires urbaines (c'est-à-dire celle des territoires du périurbain et du rural dont les actifs sont en grande partie attirés par la métropole) en milliers de km².

Le schéma ci-contre visualise pour Lyon, Bordeaux et Toulouse ces trois échelles : la ville c'est un rayon de 4 ou 5 km, la métropole c'est un rayon de 13 km (sauf pour Aix-Marseille Provence) et l'aire urbaine c'est un rayon de 40 à 50km. L'aire urbaine étant par définition l'ensemble des communes dont plus de 40% de la population active se déplace pour travailler vers le pôle, il en résulte que les flux correspondant ont pour la plupart d'entre eux leur origine en dehors de la métropole.

Par ailleurs en pratique, et en moyenne, les différents modes de transport concernent des classes de distance différentes. Ainsi à l'échelle de la région IdF et sur la base des données OMNIL on constate que les portées moyennes des trajets sont de 5 km pour le métro, de 5.5 km pour les bus de grande couronne, et de 3 km pour les autres bus et le tramway. En d'autres termes **les tramways et les lignes de bus actuels ne sont pas adaptés pour capter des trajets longs.**



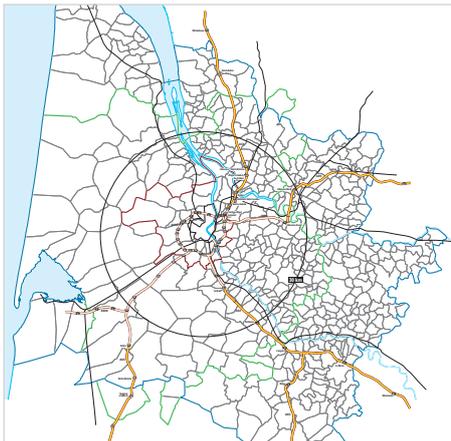
TRANSPORTS DU QUOTIDIEN : QUELQUES PRATIQUES ÉPROUVÉES

Suite...

Les lignes d'autocar sur autoroute

Les autocars sur autoroutes et les infrastructures intermodales, des solutions sous-exploitées.

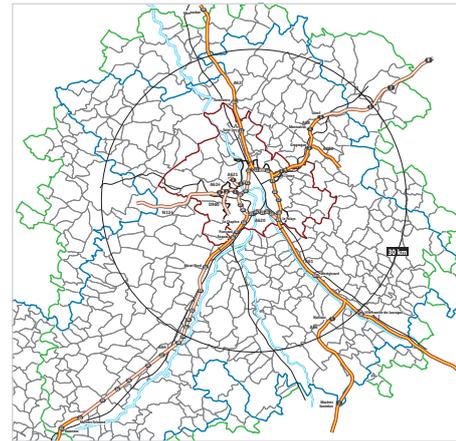
Ces territoires qui s'étendent jusqu'à 70 / 80 km du centre sont irrigués non seulement par des voies ferrées mais aussi par des réseaux de plusieurs centaines de km de voies rapides et d'autoroutes (ci-dessous les cas de Bordeaux et Toulouse). Ces réseaux concentrent déjà les flux automobiles venant



Des lignes de ce type ont été mises en place en quelques exemplaires dans les années 90 en Île-de-France mais aussi à Grenoble, Aix-en-Provence – Marseille et ils répondent aux besoins des usagers. La communauté autonome de Madrid

des périphéries des métropoles et constituent autant d'opportunités pour recevoir des lignes d'autocars⁽¹⁾ express reliant les territoires périphériques (au besoin à partir de parkings relais à créer) à des pôles multimodaux situés en extrémité des lignes de tramway ou de métro de la ville centre.

(1) À la différence du bus l'autocar peut circuler sur autoroute à 90km/h, et les usagers sont obligatoirement assis.

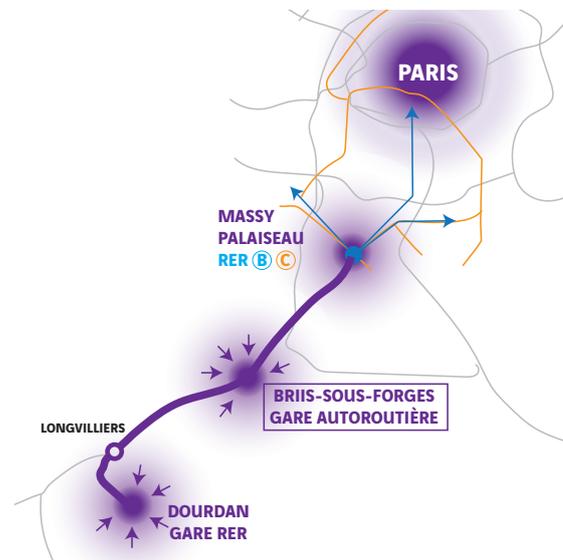


les a déployés à grande échelle pour répondre aux besoins des 3 millions d'habitants de la deuxième couronne. Ces deux retours d'expérience sont décrits ci-après.

Le système intermodal Dourdan / Massy / RER B

Le système intermodal Dourdan / Massy permet aux habitants de territoires ruraux situés à 40/50 km de Paris, de disposer de transports en commun rapides et efficaces.

Il consiste en une ligne d'autocars de 34 km sur autoroute entre Dourdan et Massy, avec un arrêt à Longvilliers (point d'entrée sur l'autoroute A10) et un arrêt à Briis-sous-Forges.



TRANSPORTS DU QUOTIDIEN : QUELQUES PRATIQUES ÉPROUVÉES

Il est important de noter la souplesse de ce modèle illustrée par les étapes suivantes :

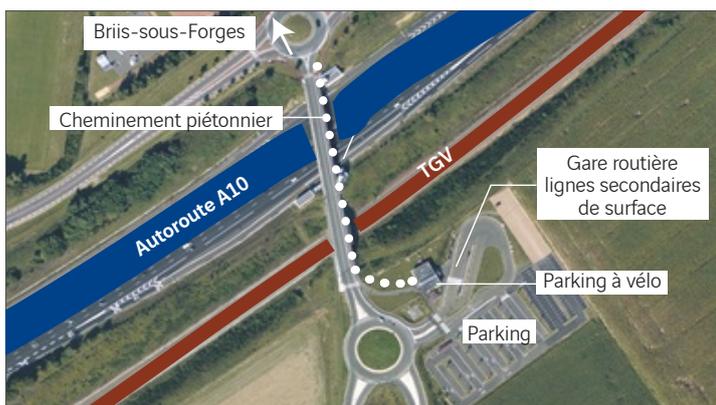
1 Début des années 90 : ouverture de la ligne 91.3 Dourdan Massy sans arrêt intermédiaire. Dourdan dispose d'une gare du RER C mais la liaison autoroutière répond à une demande tangentielle (carte ci-après).



2 2006 : mise en service de la gare autoroutière de Briis-Sous-Forges et d'un parc relais de 150 places (agrandi depuis à deux reprises pour atteindre 350 places) ces parkings sont également équipés d'infrastructures permettant l'arrêt des réseaux de bus locaux.



Les lignes de bus express sur autoroutes ont été créées vers 1990 à l'initiative de M. Georges Dobias vice-président du STP. La gare autoroutière de Briis-sous-Forges a été créée à l'initiative de M. Christian Schoettl président de la communauté de communes de Limours (premières études en 1995 et mise en service en 2006).



3 2013 : mise en service d'un parking de comodalité à Longvilliers (les 150 places ont été remplies dès l'ouverture, et une extension de 100 places est en cours).



4 2017 : réalisation (en cours) d'une voie réservée sur les 3 derniers kilomètres de la ligne.

Le fait saillant de ce projet est **que sur deux territoires ruraux situés à 40 et 50 km de Paris** (le secteur de Briis-sous-Forges comporte 8 communes pour 20 000 habitants et environ 90 km², le secteur Dourdan Longvilliers est de même nature), **la demande est suffisante pour remplir un autocar toutes les 6 mn.**

Les usagers plébiscitent **la fréquence élevée** (un car toutes les 6 mn aux heures de pointe), **la rapidité** (circulation sur autoroute et un seul arrêt intermédiaire), **la praticité** (un parc relais gratuit à proximité du domicile), **les économies de carburant et de stationnement** et la convivialité de ce service.

Deux points restent à améliorer :

- Les 3 derniers kilomètres du parcours se font en général en milieu congestionné, et une voie dédiée devrait être créée pour renforcer l'attrait et l'efficacité de la ligne ;
- La dépose des usagers à la gare de Massy se fait loin des transports en commun lourds (RER), ce qui génère une rupture de charge importante. Cette gare mériterait d'être réaménagée afin de favoriser l'intermodalité.

Au final ce dispositif permet à des personnes habitants en périphérie et n'ayant au départ d'autre choix que d'utiliser leur véhicule personnel pour quitter leur domicile pour se rendre au travail, de se tourner vers des modes de transports en commun léger puis lourd.

Un tel processus **contribue efficacement à la diminution de la congestion à l'approche de Paris, à la réduction de la demande de stationnement dans la zone centrale et à la réduction des émissions de CO2.**

TRANSPORTS DU QUOTIDIEN : QUELQUES PRATIQUES ÉPROUVÉES

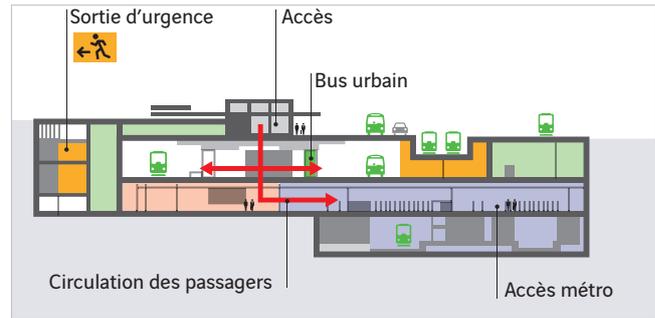
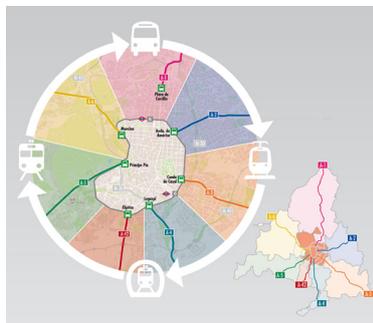
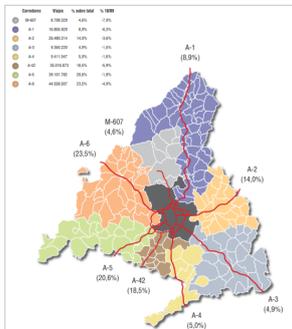
Suite...

Le modèle madrilène

La communauté autonome de Madrid (6 millions d'habitants sur 8 000 km² à comparer à 12 millions d'habitants sur 12 000 km² pour l'Île-de-France) a mis en place un modèle dans lequel la grande couronne (3 millions d'habitants) est découpée en secteurs centrés sur les autoroutes radiales, chaque secteur étant irrigué par de nombreuses lignes d'autocars.

Ces lignes d'autocars empruntent ensuite l'autoroute et ont pour terminus des gares multimodales permettant facilement de rejoindre le métro madrilène.

Les pôles d'échange multimodaux comportent une gare routière pour les bus locaux au niveau du sol, une gare routière pour les autocars de banlieue au niveau -1, et la station de métro au niveau -3. Ce modèle est extrêmement efficace et à titre d'illustration, les 56 lignes d'autocars venant de l'A6 accèdent au pôle multimodal de la Moncloa et redirigent 100 000 usagers vers le métro.



Ce système de transport vise à transporter plus et mieux avec les grands réseaux existants (TCSP dans le centre et voies rapides en périphérie). Les 350 lignes d'autocar assurent tous les jours 800 000 déplacements de 17 km en moyenne, soit un volume analogue à celui du TER madrilène, mais **avec une répartition sur le territoire qui est beaucoup plus équitable, et pour des coûts nettement plus faibles.**

En matière de partage modal la région de Madrid occupe la première place parmi 25 villes européennes avec 50% des déplacements motorisés (voiture, bus, tram, train, métro) au niveau régional effectués en transport collectif (bus, tram, train, métro), contre 35% seulement en région Île-de-France.

Le covoiturage : retours d'expérience

Les voies HOV et HOT aux USA

Le covoiturage organisé se développe rapidement en France sur des trajets longs (de l'ordre de 200km), et le succès exponentiel de BlaBlaCar confirme le potentiel de ce mode pour les liaisons intercity.

Par contre sur le domicile travail les nombreuses expériences qui ont été tentées en France ont des résultats mitigés, et à ce jour leur développement reste limité à quelques pour cent des flux correspondants. Ce demi échec est à analyser au regard du succès du covoiturage aux USA, succès qui repose

sur la mise en place de voies réservées. **L'effet « coupe-file » de la voie réservée constitue une incitation forte pour l'automobiliste.**

Aux USA les voies réservées sont réparties sur 24 États et représentent près de 7000 km ; elles se répartissent comme suit :

- 5 500 km de voies de covoiturage (HOV lanes),
- 600 km de voies de covoiturage avec péage (HOT lanes),
- 400 km de voies bus (only bus lanes).

TRANSPORTS DU QUOTIDIEN : QUELQUES PRATIQUES ÉPROUVÉES

Il existe de nombreuses modalités d'exploitation. D'une manière générale les conditions d'accès visent à optimiser l'usage de la voie tout en maintenant des conditions de circulation acceptables. Les véhicules autorisés sont selon le cas :

- Les véhicules transportant deux personnes ou plus (HOV2).
- Les véhicules transportant trois personnes ou plus (HOV3).
- Les véhicules à faible impact carbone.
- Les autocars, ambulances, véhicules de transport des PMR.
- Les deux roues motorisées.

- Plus rarement les « autosolistes » sur la base d'un péage de régulation (HOT lanes).

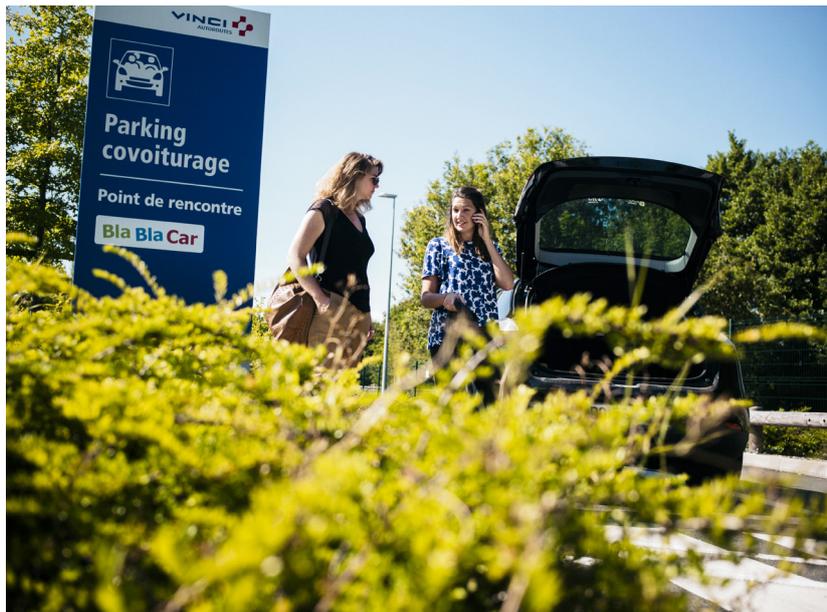
Le modèle américain de gestion des voies autoroutières en périphérie des grandes villes soumises à des congestions aux heures de pointe consiste en fait à gérer la congestion en créant une voie offrant des temps de parcours prévisibles et à envoyer ainsi un signal aux usagers afin de les inciter à adopter des modes de mobilité moins polluants.

Bus Express et covoiturage courte distance : **deux modes en synergie**

Les bus express ont fait leurs preuves et le covoiturage du quotidien n'a pas encore trouvé le bon modèle. Or le déploiement d'une offre des bus express est de nature à favoriser celui du covoiturage pour les raisons suivantes :

- Ils utilisent les mêmes aménagements (Parcs relais, voies réservées).

- Ils sont plus substituables que concurrents (bus express en heures de pointe / covoiturage en heures normales et TAD en garantie de retour).
- Enfin ils sont complémentaires pour les trajets terminaux (retour au domicile).



© S. LAVOUE

TRANSPORTS DU QUOTIDIEN : QUELQUES PRATIQUES ÉPROUVÉES

Suite...

Éléments de conclusion sur les bonnes pratiques en matière de transports du quotidien dans les périphéries des agglomérations et le rural

Le modèle madrilène et les lignes en service depuis plus de 20 ans sur A10 et A14 en Île-de-France montrent qu'**il est possible de mettre en place des services réguliers de grande qualité et peu coûteux sous forme de lignes d'autocars express, dans des territoires périurbains voire ruraux en périphérie des grandes agglomérations.**

Ce modèle est sobre en investissements, rapide à mettre en œuvre, souple et évolutif.

Force est de constater que nous avons en France un « chaînon manquant » dans l'offre de transport collectif et dans l'organisation des mobilités, et plusieurs élus en ont fait état :

« Nous avons presque tous la religion du fer mais ne pourrait-on imaginer, dans quelques années, un rééquilibrage entre trains et bus tel que celui qui a été remarquablement réalisé à Madrid ? »

Déclaration de M. Olivier Faure le 30 janvier 2013 à l'AN.

« La commission observe que le développement de nouvelles formes de mobilité collective peut aider à mieux inscrire la route dans un fonctionnement optimal du système de transport.

Les bus ou les autocars à haut niveau de service, le covoiturage, l'autopartage réduisent la dépendance à la voiture individuelle et offrent des possibilités de services mutualisés à moindre coût collectif et individuel ».

Rapport Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable » présidé par M. Philippe Duron.

« L'autocar est de celles qui reviennent le plus. Dans certains pays, c'est un système de transport moderne. En Turquie, par exemple, les transports ferroviaires paraissent médiocres à côté des cars. On a donc pensé qu'ils pouvaient constituer une alternative à certains TER insuffisamment fréquentés. Aujourd'hui, de plus en plus, ils apparaissent également comme une réponse adaptée aux territoires péri-urbains lâches. Un très bel exemple en est le Grand Madrid, dans le cadre duquel ont été mises

en place des lignes de rabattement par autocars très efficaces, avec voie prioritaire sur autoroute. On ne pourra jamais avoir des systèmes de transports en commun qui soient assez diffus. Au-delà du nouveau métro du Grand Paris, il faudra encore apporter des solutions pour les salariés qui vont habiter de plus en plus loin dans les grandes péri-urbanités. »

Déclaration de M. Philippe Duron le 5 juin 2013 à l'AN.

La France était aussi en retard en matière de services de transport intercités. La libéralisation décidée en 2015 a confirmé le potentiel et la souplesse des lignes d'autocars pour les liaisons intercités.

Une comparaison rapide permet d'illustrer le potentiel du modèle madrilène :

- Les lignes intercités d'autocar ont transporté au deuxième

trimestre 2017, 1,65 millions de passagers sur 350 km. Sur ces bases le volume annuel est de 2,3 milliards de kilomètres parcourus pour la France entière.

- Les autocars de la deuxième couronne madrilène ont assuré 800 000 voyages quotidiens de 17,5 km soit un volume annuel de 4,2 milliards de km parcourus pour la seule région de Madrid.

« Le système actuel montre aujourd'hui ses limites :

- Une impasse financière.
- Des fractures sociales et territoriales.
- Un impact insuffisamment maîtrisé sur l'environnement.
- Dans le même temps, l'innovation ouvre de nouvelles solutions et bouleverse l'offre disponible. »

Dossier de présentation des Assises Nationales de la Mobilité.