

LES CARS-EXPRESS

QUELS SONT LES CRITÈRES À RETENIR POUR LA DÉFINITION DE CES SERVICES ? (1/3)



Le développement rapide de ces services, qui va certainement être accéléré avec un « **plan national cars express** » souhaité et présenté en 2025 par le Ministre des Transports, M. Durovray, pose de nombreuses questions. La première est : qu'appelle t'on cars express ?

Les services lancés ces dernières années ont des caractéristiques bien différentes. Pour ne citer que la fréquence, la nouvelle ligne expresse Niort – La Rochelle compte 6 allers-quotidiens, du lundi au vendredi et uniquement en heures de points ; alors que la ligne Bordeaux – Créon a une fréquence de 15 minutes en heures de pointes, avec 30 allers-retours journaliers de 6h à 22h. On voit bien que ces services n'ont pas grand-chose en commun dans la capacité à engager un report modal massif. D'autre part, des lignes régulières régionales existantes n'ont pas le caractère « express » affiché, mais elles y sont de fait, suivant l'itinéraire des voitures le plus court et ayant un temps de parcours semblable (+/- 10%). Doivent-elles être intégrées au plan pour bénéficier de visibilité et de fréquences supplémentaires ?



Face à ce constat, des critères mesurables semblent nécessaires pour définir le cahier des charges de ces futurs services. Mais comment s'adapter aux territoires à desservir ? Le Ministre souhaite en premier desservir « les 15 millions de Français n'ayant pas accès au transport aux communes », s'adressant ainsi au milieu rural, mais sans oublier les espaces péri-urbain éloignés des centres-villes et souvent à l'extérieur des périmètres de transport urbain.

Voici quelques pistes de critères qui apparaîtrait, d'après stræto, essentiels :

- La non-concurrence au train : ne pas créer de doublon avec une OD déjà existante en mode ferroviaire.
- Le caractère express : mesuré par rapport au même trajet en voiture, il ne peut excéder 10% de temps en plus. Cela exclut les détours, arrêts en tiroirs et ancre la ligne sur la route principale. En cas de congestion routière, il doit bénéficier d'aménagements pour maîtriser ses coûts d'exploitation et renforcer son intérêt.
- La qualité de la desserte (fréquence, amplitude, jours de fonctionnement) : elle doit être calibrée en fonction du potentiel d'usagers. Ce potentiel est calculé en fonction de la zone d'attraction des arrêts (nombres d'habitants à 10' à pied ou à vélo, ou en voiture en cas de parking-relais).
- L'intermodalité : les arrêts doivent être accessibles par tous les modes, en cohérence avec le territoire. Une solution de tarification à travers un billet et un abonnement unique doit être proposée avec tous les autres réseaux rencontrés.

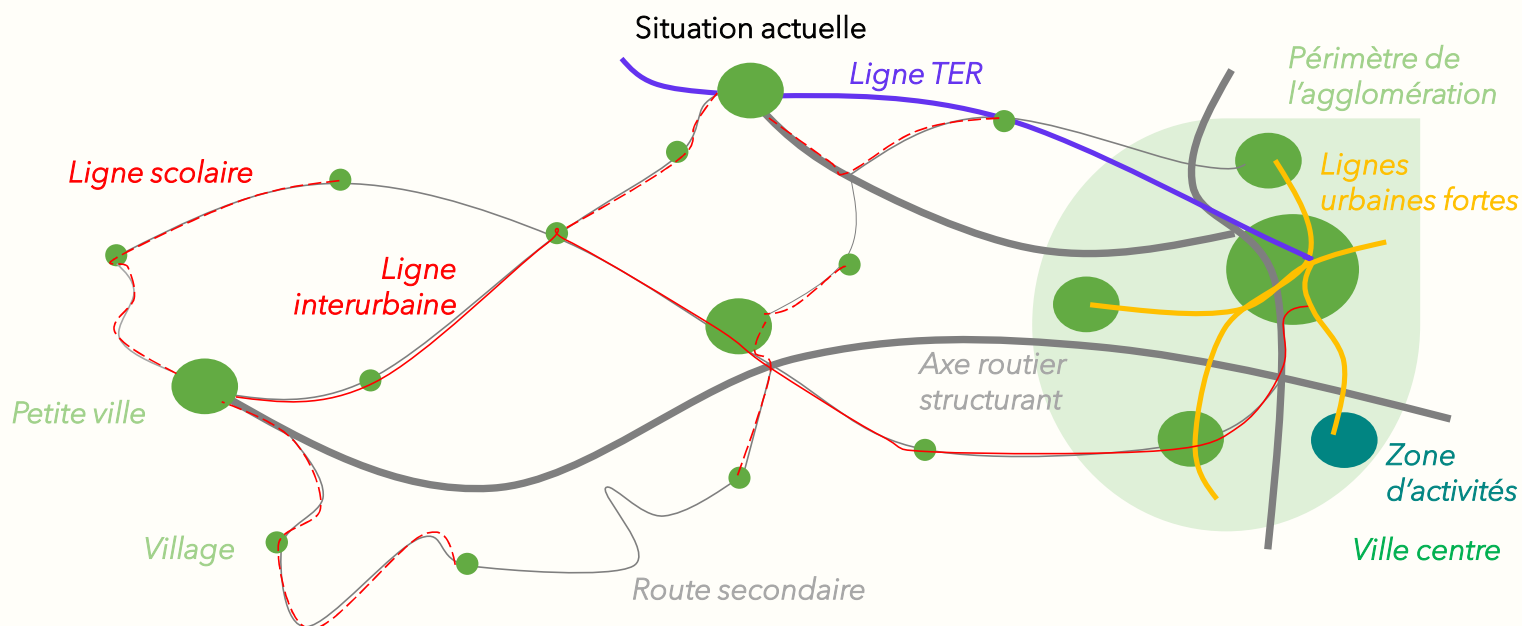


LES CARS-EXPRESS (2 / 3)

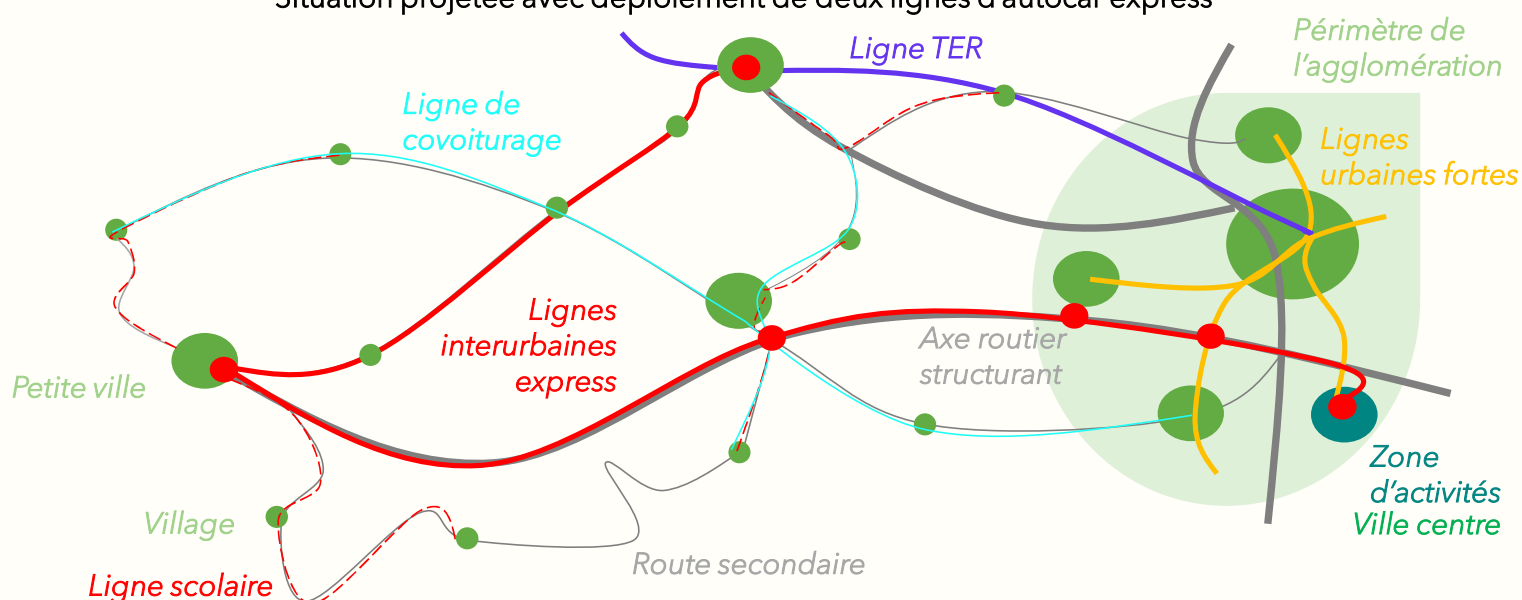
COMMENT RENDRE LA SOLUTION VISIBLE ?



Plus que le développement d'une solution nouvelle, la création de ce plan national doit être l'occasion de standardiser l'offre, mais surtout de la rendre visible à tous. Peu de citoyen connaissent réellement qu'une offre peut exister, même si aujourd'hui elle est faible. Cette offre apparait invisible et ne peut donc pas concurrencer l'usage de la voiture, bien visible et disponible.



Situation projetée avec déploiement de deux lignes d'autocar express

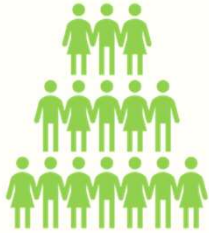


Deux lignes expresses viennent remplacer la ligne interurbaine actuelle. Ces deux lignes ne sont pas de la même typologie. L'une vise une desserte par un axe routier structurant (typiquement une 2x2 voies), avec une desserte des communes plutôt à la périphérie ; tandis que l'autre dessert les villages traversés en restant sur l'itinéraire principal. Des lignes de covoiturage (ou de transport à la demande) voient le jour pour permettre de renforcer le maillage et de renforcer les points d'arrêts des transports.



LES CARS-EXPRESS (3 / 3)

COMMENT METTRE EN PLACE CES LIGNES ?



Finalement, pour aller au bout de l'intérêt du système des cars express, celui-ci doit donc être pleinement intégré et pensé à travers les multiples interlocuteurs des territoires :

- L'AOM régionale, qui prendra certainement une part prépondérante dans la création et la gestion de ces lignes.
- L'AOM de la « grande » ville du secteur, qui ne devra pas complexifier l'accès à son réseau mais au contraire donner l'accès à une tarification simplifiée et à ses arrêts principaux les plus générateurs depuis les territoires.
- Les AOM des « petites » villes, qui devront prendre en main leur compétence mobilité et travailler en cohérence avec le maillage du réseau structurant régional.
- Les communes à qui il reste le plus concret : la voirie et ses aménagements. Aménagements indispensables pour rendre visible, attractif et efficient la mobilité alternative à la voiture.

Ces interrogations, à la fois sur les critères, la visibilité et les interlocuteurs des lignes express souhaitées à travers le plan national soulèvent donc la forme même de ce plan. Va-t-on voir une liste de lignes ? Ou les fera-t-on émerger des territoires, à l'image des SERM ? Sur quelles recettes s'appuyer pour déployer le modèle ? Doit-on obliger un acronyme ou un lettrage spécifique à ces lignes pour les rendre visibles nationalement ?



Afin de travailler sur le déploiement de ces lignes expresses, stræto souhaite donc la mise en place de critères nationaux, suffisamment libre pour s'adapter aux différents contextes locaux, mais suffisamment restrictif pour ne pas appeler une ligne expresse, une ligne qui n'en est pas une.



Donner une vision de déploiement d'une offre de mobilité ? C'est ce que stræto fait chaque jour auprès des collectivités et bureaux d'études spécialisés.

N'hésitez pas à me contacter :

Paul Bruey

paul@straeto.fr - www.straeto.fr

07 69 71 79 08