

Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain

Bourg en Bresse

www.autosbus.org

autosbus@laposte.net

Transports collectifs et écomobilité autour de Bourg-en-Bresse

Version du 09/07/2015

Cette note traite des transports collectifs dans le bassin de Bourg-en-Bresse sur la base de deux documents récents qui abordent ce sujet : l'étude sur l'amélioration des dessertes en transports collectifs du bassin de Bourg-en-Bresse, réalisée par le Syndicat Mixte Cap3B et le Département de l'Ain et le Schéma départemental de mobilité. Elle traite aussi des autres formes d'écomobilité sur la base de nos propres investigations.

Si l'on prolongeait la tendance des dix dernières années, la population de la périphérie de Bourg augmenterait très rapidement et les déplacements automobiles exploseraient. C'est la zone des 10-20 km autour du centre qui génère la plus grande circulation automobile et qui devrait continuer à le faire, quels que soient les scénarios envisagés. C'est donc là que se situe le principal enjeu de l'alternative à la voiture.

Les deux documents examinés présentent des perspectives d'amélioration des transports collectifs, variables selon les axes qui rayonnent autour de Bourg. Ils sont optimistes quant aux résultats dans la mesure où l'on attend un doublement de la fréquentation (hors scolaires) pour une faible augmentation du coût. Cependant le contribuable continuera vraisemblablement à payer une somme non négligeable pour chaque voyageur se déplaçant sur une ligne périphérique sans que cela permette d'attirer plus de 2 % des déplacements périphériques vers les transports collectifs. Nous pensons que ce n'est pas à la hauteur de l'enjeu.

Le Schéma départemental de mobilité prévoit de développer trois formes d'écomobilité en complément des transports collectifs : le covoiturage, l'autostop organisé et l'autopartage. Sur la base de nos propres études, nous pensons que les trois nouvelles formes d'écomobilité envisagées par le Département auront un impact très limité sur les déplacements périphériques, en particulier si ces formules sont mises en œuvre indépendamment les unes des autres et selon les pratiques actuellement connues..

Sans être certains des résultats, nous pensons cependant qu'il y a une piste à explorer, à savoir la combinaison de différentes formes d'écomobilité pour garantir un service de déplacement crédible de porte à porte. Au départ en zone rurale, il s'agit d'organiser le rabattement vers les lignes de transport. À l'arrivée en agglomération, il s'agit d'utiliser les écomobilités urbaines (bus, vélo, marche). Entre les deux, il s'agit d'offrir des lignes de transports à haut niveau de service sans ruiner le contribuable. La solution à laquelle nous pensons serait de compléter les transports collectifs par un service en heures creuses grâce à une forme de covoiturage ou d'autostop organisé qui reste à inventer.

Pour combiner les transports collectifs et les autres écomobilités, il faudrait aussi combiner les efforts des multiples acteurs concernés. En ce qui concerne les transports collectifs, les documents consultés incluent une analyse juridique approfondie des questions de coordination et le moins qu'on puisse dire est que c'est compliqué. Nous pensons que l'enjeu des déplacements périurbains serait probablement traité plus vite et pas plus mal à l'aide de coordinations informelles et locales et de partenariats ad hoc. Dans les zones d'habitation périurbaine, les collectivités et la société civile peuvent travailler ensemble comme cela se fait depuis dix ans dans l'ex-canton de Montrevel. Sur chacun des axes d'accès à la ville, la coordination pourrait s'inspirer des « comités de ligne » des transports ferroviaires et des « contrats d'axe » testés par le Département. En agglomération, la coordination devrait impliquer les grands employeurs et/ou les grandes zones d'emploi, par exemple sous forme de plans de déplacement d'entreprise ou inter-entreprise.

Présentation

Collectif de réflexion

Le collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain s'est constitué en octobre 2013. C'est un petit groupe de personnes habitant la périphérie de Bourg-en-Bresse et s'interrogeant sur les alternatives à la voiture individuelle en zone périurbaine. Le Collectif étudie notamment le covoiturage, l'autostop, l'autopartage et les transports collectifs. Il enquête sur des expériences innovantes, réalise des tests et fait des analyses pour comprendre ce qui marche et pourquoi. Ses réflexions sont suivies dans la durée et ouvertement discutées. Si cela est pertinent, le collectif développera des propositions concrètes.

Les documents examinés

Cette note traite des transports collectifs dans le bassin de Bourg-en-Bresse sur la base de deux documents récents. Elle traite aussi des autres formes d'écomobilité sur la base de nos propres investigations.

Le premier document examiné est une étude sur « l'amélioration des dessertes en transports collectifs du bassin de Bourg-en-Bresse » réalisée par la société TTK pour le Syndicat Mixte [Cap3B](#) et le Département de l'Ain (ci-après « l'étude TTK»). Le rapport final de cette étude est daté d'octobre 2013. Le périmètre de l'étude comprend les sept communautés de communes qui constituaient alors le Syndicat mixte Cap3B¹, plus celle du canton de Coligny. La zone étudiée compte 83 communes et environ 135 000 habitants. L'étude traite de la population, des déplacements et des transports collectifs. Ces derniers sont considérés sous plusieurs angles : offre, fréquentation, gouvernance, coûts et recettes. L'étude examine la situation actuelle (2009 ou 2012 selon les cas), la tendance de la dernière décennie et plusieurs scénarios d'évolution vers 2030. Dans cette note, nous nous intéressons à un scénario dans lequel la population évolue selon les prévisions des Schémas de cohérence territoriale (SCoT)² et les transports collectifs évoluent selon le « scénario cible » de l'étude TTK (Rapport d'étude p 99).

Le second document est le Schéma départemental de mobilité adopté en décembre 2014 par l'Assemblée départementale de l'Ain. Ce document contribue à définir la politique du Département en matière de transports collectifs, de services à la mobilité et de modes doux. Le document présente un état des lieux des flux de déplacements et du réseau des cars géré par le Département, ainsi qu'un scénario d'évolution des déplacements. Il propose également un plan d'action à court, moyen et long termes incluant un plan vélo, la création d'une plateforme de mobilité (covoiturage, autostop organisé), l'amorçage d'une offre d'autopartage, le développement de l'assistance à la mobilité et l'amélioration du réseau des cars départementaux. Ce schéma découpe l'Ain en six territoires dont le bassin de vie de Bourg-en-Bresse.

Une réflexion libre et provisoire

Cette note reflète notre lecture des deux documents. Elle a été discutée avec plusieurs acteurs mais elle n'engage évidemment que nous. Elle traite les points suivants :

- Évolution démographique du bassin de Bourg-en-Bresse
- Évolution de la mobilité périurbaine
- Enjeux des déplacements périurbains
- État des lieux des transports collectifs
- Avenir des transports collectifs
- Complémentarité entre transports collectifs et autres modes d'écomobilité.

¹ Depuis, la Communauté de communes Chalaronne Centre (Chatillon) est sortie du syndicat mixte et celle du Canton de Saint Trivier des Courtes est entrée

² SCoT de Bourg-Bresse-Revermont et SCoT de la Dombes

Notre approche est détachée des considérations institutionnelles et réglementaires qui pèsent fortement sur l'organisation des transports collectifs (les autorités organisatrices et leurs périmètres, la SNCF, les autocaristes, ...). À ce titre, nous ne faisons que survoler les questions relatives à la gouvernance.

Concernant l'étude TTK, nous constatons que le rapport fait la synthèse de multiples données et d'estimations qui ne sont pas annexées. Heureusement nous avons pu reconstituer une partie de ces informations sans risque de grosse erreur, à partir de quelques tableaux et cartes contenant des informations très détaillées³. Grâce à ces données reconstituées, nous avons pu trouver des éléments de réponse à des questions que nous nous posions, même si ces réponses ne se lisent pas noir sur blanc dans le rapport. À l'inverse l'importante question du coût des transports collectifs pour le contribuable n'a pu être traitée que de façon très approximative, les informations présentées sur ce sujet étant incohérentes.

Un coup de frein à la construction en périphérie

L'Ain compte actuellement environ 600 000 habitants. L'INSEE prévoit pour 2030 une augmentation de 20% pour la population du département, soit 125 000 habitants supplémentaires. En ce qui concerne le bassin de Bourg, la population actuelle est d'environ 135 000 (périmètre de l'étude TTK) et la prolongation de la tendance des dix dernières années conduirait à une augmentation d'environ 40000 habitants d'ici à 2030. Les hypothèses retenues par les SCoT sont plus modestes : une augmentation d'un peu moins de 30000 habitants (+ 22 %). C'est ce chiffre plus modeste qui est retenu comme référence dans l'étude TTK et dans la suite de cette note.

Si l'on prolongeait la tendance des dix dernières années, la population de l'agglomération de Bourg⁴ diminuerait un peu (de 2000 à 3000 habitants) tandis que toute la croissance du bassin de Bourg se ferait en périphérie. Au contraire, les SCoT sont construits sur un scénario de 'recentrage' dans lequel la croissance se répartit de façon équilibrée entre l'agglomération (+11000 h) et la périphérie (+18000 h). Il s'agit d'une perspective très volontariste. Même considérée à l'horizon de 2030, la correction de trajectoire est très brusque. Est-ce un scénario réaliste ?

La demande d'habitat en périphérie est poussée par le faible prix des terrains et des maisons éloignées du centre. Dans la périphérie nord⁵ de Bourg, la décote de l'immobilier (-20 000 à -30 000 € pour une maison de 100 m²) compense environ 10 ans de déplacements en voiture. L'habitat périurbain est également désiré en raison des attentes spécifiques d'une partie de la population (jardin, paysage, calme, différenciation sociale). Tout conduit à penser que la demande de construction en périphérie restera forte.

Dans un contexte de demande soutenue, c'est principalement la limitation des zones constructibles en périphérie qui devrait rendre possible la brusque correction de trajectoire prévue dans les SCoT. Pour faire simple et à la limite de la caricature, les documents d'urbanisme dérivés des SCoT ne devraient pas autoriser l'installation de plus de 18 000 nouveaux habitants en périphérie et ainsi empêcher l'installation de 10 000 autres habitants désireux de s'y installer. Que se passera-t-il si les zones constructibles se remplissent rapidement ? Pourra-t-on s'opposer à leur agrandissement ? Et si les villages actuels se densifient sans nécessiter l'ouverture de nouvelles zones constructibles ? Y aura-t-il une autorité pour vérifier, avant 2030, que la correction de trajectoire se produit vraiment ? Saura-t-on prendre les mesures nécessaires si ce n'est pas le cas ? Toutes ces questions suggèrent que le coup de frein donné à la construction en périphérie pourrait finir en dérapage. Le scénario d'une croissance de 18 000 nouveaux habitants en périphérie doit donc être considéré comme un minimum, qui serait rapidement dépassé si le volontarisme affiché dans la conception des SCoT n'était pas suivi d'un volontarisme équivalent dans leur mise en oeuvre.

³ Pages 21, 22, 26, 28, 36, 38, 42, 77, 97 et 98. Le détail des estimations est disponible sur demande sous forme d'un classeur Excel

⁴ Bourg, Péronnas, St Denis, Viriat

⁵ Ce n'est vrai que pour la périphérie Nord de Bourg car les prix de la périphérie Sud sont référés au marché immobilier lyonnais (source <http://www.meilleursagents.com/prix-immobilier/bourg-en-bresse-01000/#carte>)

Un scénario qui limite l'augmentation des déplacements

Actuellement, les déplacements dans le bassin de Bourg⁶ génèrent une circulation automobile annuelle d'environ 1,9 million de km. La périphérie pèse lourd dans ce total : 85% des km parcourus concernent des trajets qui ont leur départ et/ou leur arrivée en périphérie. Si l'on prolongeait les tendances de construction des dix dernières années, la circulation annuelle augmenterait de 0,7 millions de km en 2030 pour atteindre 2,6 millions, dont 90% de trajets 'périphériques'.

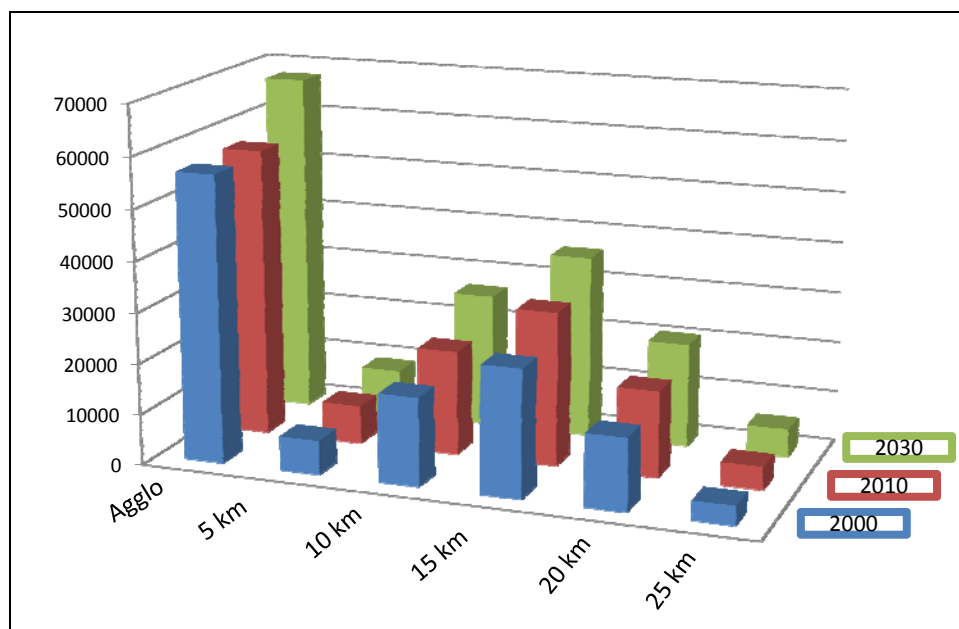
Au contraire, le scénario retenu dans cette note devrait amener à augmenter la circulation annuelle d'environ 0,3 millions de km seulement au lieu de 0,7. Cette limitation est attribuable pour 4/5^e au recentrage des constructions dans l'agglomération et pour 1/5^e au développement de l'usage des transports collectifs.

Malgré l'optimisme du scénario choisi, les déplacements automobiles en périphérie de Bourg vont durablement représenter 27 000 tonnes de carburant par an, soit un pétrolier géant tous les dix ans. Qu'en est-il de l'émission de CO₂ ? Actuellement, elle est de l'ordre de 80 000 T / an. L'augmentation de la circulation devrait l'amener à dépasser 90 000 T en 2030 mais les voitures vont probablement devenir plus propres, l'objectif de l'Union européenne étant de passer de 135 g /km actuellement à 115 g en 2020. De ce fait, l'émission de CO₂ générée par la circulation ne devrait globalement pas augmenter dans la zone étudiée⁷.

L'enjeu des déplacements périurbains se situe entre 10 et 20km

La Figure 1 ci-dessous présente l'évolution de la population entre 2000 et 2030 selon la distance au centre de l'agglomération. À gauche de la figure, on trouve le l'agglomération desservie par les lignes de transport urbain ('Agglo'), puis en allant vers la droite, des 'ceintures' successives de 5 km de large. On voit que la zone des 10-20 km abrite le plus grande partie de la population périurbaine et connaîtra la plus forte croissance.

Figure 1 – Population selon la distance au centre

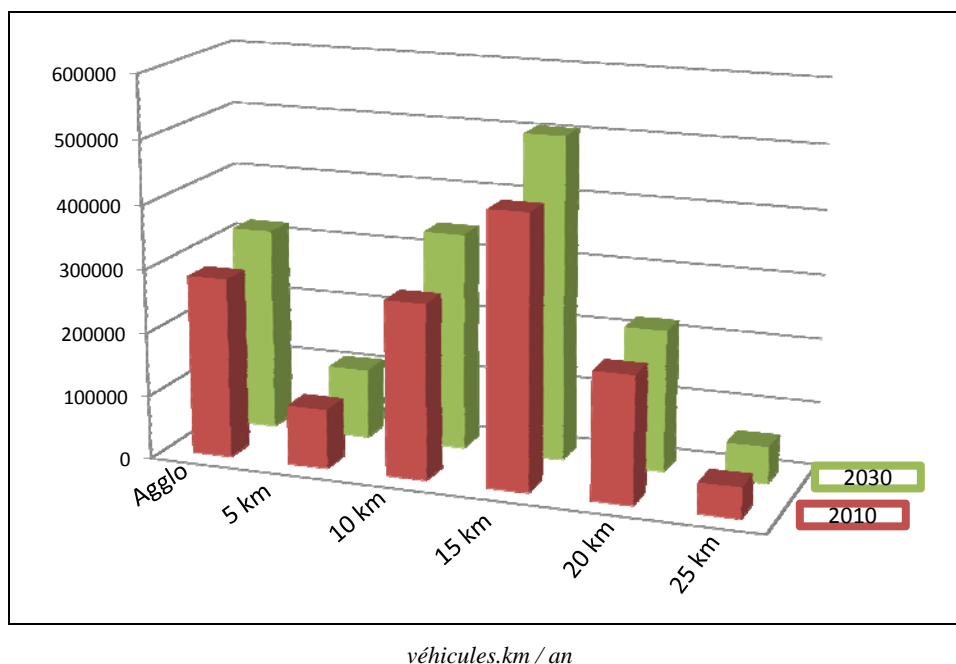


⁶ Assimilé ici à la zone couverte par l'étude TTK

⁷ Une étude américaine récente compare les déplacements quotidiens à un cyclone. À l'image du cœur du cyclone, l'agglomération centrale est une zone calme, peu émettrice de gaz à effet de serre, car ceux qui utilisent leur voiture sont peu nombreux et font peu de kilomètres. À l'inverse, les déplacements périphériques génèrent la majorité des pollutions de même que la ceinture du cyclone est la zone de tous les dangers. C'est donc en zone périphérique que l'enjeu des déplacements automobiles doit être traité en priorité.

Comme le montre la Figure 2, c'est toujours cette zone des 10-20 km qui génère la plus grande circulation automobile. En effet, si les trajets sont plus longs au delà de 20 km, le nombre de déplacements diminue et la proportion des déplacements 'attirés' par l'agglomération diminue également. L'enjeu de l'alternative à la voiture individuelle se situe donc principalement dans la moyenne périphérie, entre 10 et 20 km du centre, zone où se situent des communes comme Chatillon-sur-Chalaronne, Neuville-les-Dames, Vonnas, Polliat, Montrevel, Marboz, Treffort, Tossiat ou Lent.

Figure 2 – Circulation automobile selon la distance au centre



L'éloignement coûte cher

Pour un habitant de l'agglomération, les déplacements quotidiens coûtent environ 400 € par an, sachant que certains déplacements sont gratuits (marche à pied ou vélo) ou peu onéreux (bus). En moyenne périphérique (10-20 km), ce coût est de l'ordre de 2000 € par an pour un habitant, et évidemment plus pour une famille. Il s'agit du coût complet, comprenant l'amortissement et l'entretien de la voiture, ou le plus souvent de deux voitures. Ce coût est calculé sur la base du tarif 'fiscal' de 0,36 €/ km pour une voiture de 5 CV⁸.

La perception du coût par les automobilistes est généralement beaucoup plus faible car ils se focalisent sur le carburant et l'entretien, soit environ 0,10 €/ km. Cependant la réalité de la dépense persiste et peut précipiter une famille dans la précarité, par exemple si un accident ne permet pas de payer le remplacement d'un vieux véhicule en fin de vie.

Les transports collectifs actuels : le poids de l'histoire

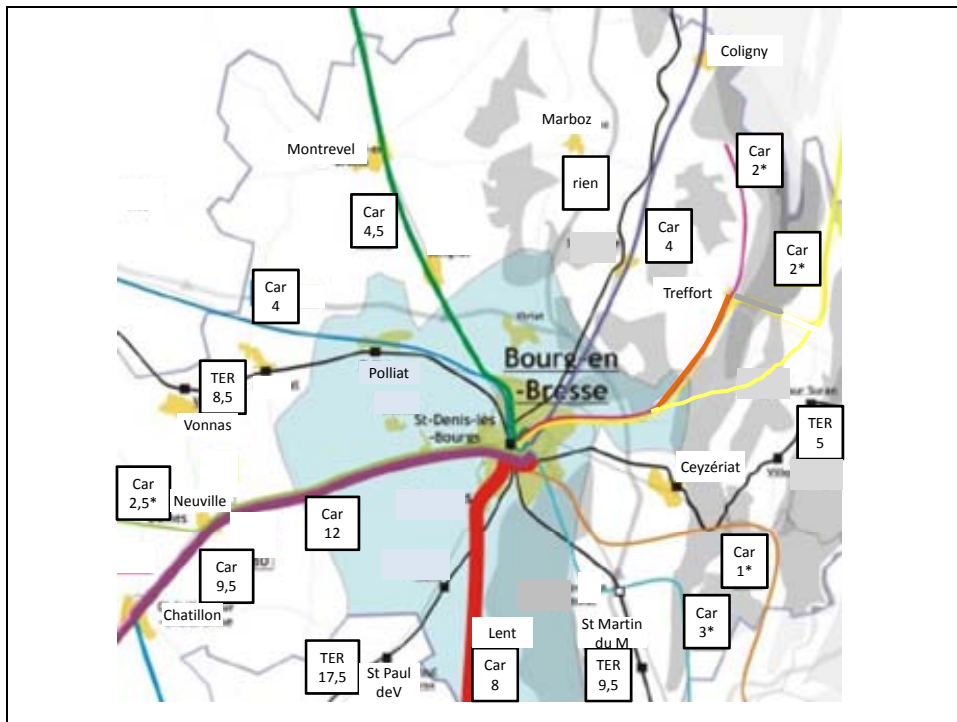
La Figure 3 présente l'offre actuelle de transports collectifs en périphérie de Bourg. Il nous semble que cette offre doit beaucoup à l'histoire. Ainsi il n'y a pas de ligne sur l'axe de Marboz (environ 4000 habitants) alors que deux lignes passent sur l'axe de Treffort (également 4000 habitants). Ainsi également la première gare desservie est située à environ 8 km du centre sur les lignes TER de Lyon, Macon et Oyonnax, 15 km sur la ligne d'Ambérieu et 25 km sur celle de Lons le Saulnier.

⁸ Voir également Auxilia (2013) Mobilité, insertion et accès à l'emploi : constats et perspectives http://www.mobiliteinclusive.com/pdf/MI_livre_blanc.pdf

Actuellement, il existe une seule desserte à haut niveau de service⁹ : la ligne TER Bourg-Villars-Lyon. Cependant, cette ligne est utilisée en direction de Lyon plutôt que de Bourg. Ailleurs les 13 autres lignes offrent des fréquences de 1 à 12 allers-retours par jour (AR) dont une partie en transport à la demande (5 lignes).

La fréquentation des lignes est en constante augmentation, tant dans l'agglomération qu'en périphérie. Dans l'agglomération, 6% des déplacements sont effectués en transports collectifs. En périphérie, cette proportion varie selon les axes entre un maximum de 3% (Montrevel) et un minimum de moins de 1% (Ceyzériat).

Figure 3 – Offre actuelle de transports collectifs



*Nombre maximum d'aller-retour par jour
train et car SNCF dans le cas des TER
* si tout ou partie du service est 'à la demande'*

D'après l'étude TTK, le coût des transports collectifs s'élève à 21 M€an dont 11 pour les transports urbains en agglomération et 9 pour la périphérie. En ce qui concerne l'ensemble du réseau des cars du Département de l'Ain, le coût moyen par voyage s'établit à 3,41 €(scolaires et usagers payants confondus)¹⁰. Un voyage en périphérie de Bourg coûte probablement moins cher que la moyenne (trajets plus courts et cars mieux remplis)¹¹. Comment se coûte se partage-t-il entre l'utilisateur et le contribuable ? Nous pensons qu'un voyageur paie entre 10 et 40 % du coût de son trajet et que le reste est couvert par le contribuable¹². Nous estimons donc que le contribuable paie entre 1,5 et 2,5 €par voyage en transport collectif en périphérie de Bourg.

⁹ Nous définissons ici le 'haut niveau de service' comme une fréquence de plus de 15 AR / j

¹⁰ Schéma départemental, p 12

¹¹ L'étude TTK estime le coût d'exploitation des cars départementaux à environ 2 €par voyageur en périphérie de Bourg

¹² Ni l'étude TTK ni le Schéma départemental ne permettent d'estimer ce ratio. Nous l'estimons donc, de façon très approximative à partir d'informations recueillies auprès de professionnels

Que peut-on attendre du développement des transports collectifs

Le Schéma Départemental de Mobilité table sur une augmentation de l'efficacité du transport collectif. À offre équivalente, la fréquentation attendue progresse d'environ 25 %. Par ailleurs, le Schéma Départemental envisage une augmentation de l'offre de transport au même rythme que celui de la croissance démographique, soit 20 % d'ici à 2030. Le nombre de kilomètres parcourus par les cars du Département devrait donc passer de 3,5 millions par an actuellement à 4 millions en 2030. En cohérence avec un transport scolaire desservant finement tout le territoire, le réseau serait à terme constitué de 24 lignes « structurantes » qui relieraient 225 communes regroupant 80 % de la population du Département. Parmi ces lignes structurantes, six auraient une fréquence d'au moins 20 AR/j, six autres une fréquence comprise entre 10 et 20 AR/J et les douze dernières une fréquence de 6 à 8 AR/j. Le reste du département (194 communes) serait desservi sous forme de transport à la demande. Les documents consultés ne présentent pas de scénario à long terme pour les TER à l'échelle du Département.

Le Tableau 1 présente des indications sur l'offre future des lignes de car, extraites du Schéma Départemental. Ces informations sont organisées selon les axes identifiés à la Figure 3.

Tableau 1 – Offre future (Schéma départemental de mobilité)

Axe	Ligne de Bourg à ...	AR/j 2013	AR/j 2030	Voyages/an 2013	Voyages/an 2030	Coût exploitation K€/an
Montrevel	Romenay	4,5	> 20	23 000	73 000	700
Neuville	Villefranche	12*	10-20	?	80 000	1300
Lent	Montluel	8	10-20	?	120 000	900
Polliat	Macon	6	8	?	40 000	300
Treffort	Treffort	4*	6	?	10 000	100
Ceyzériat	Meillonas	3	6	?	10 000	100
Les autres axes sont desservis par les TER ou sous forme de transport à la demande						

** si tout ou partie du service est 'à la demande'*

L'étude TTK est antérieure au Schéma Départemental de Mobilité. Le rapport d'étude présente plusieurs scénarios d'évolution de l'offre de transports collectifs dans le bassin de Bourg dont le plus vraisemblable, appelé 'scénario cible', est présenté ci après dans la Figure 4 . Une comparaison entre cette figure et le Tableau 1 ci-dessus montre qu'il y a une cohérence d'ensemble entre les deux documents mais que cette cohérence n'est pas complète.

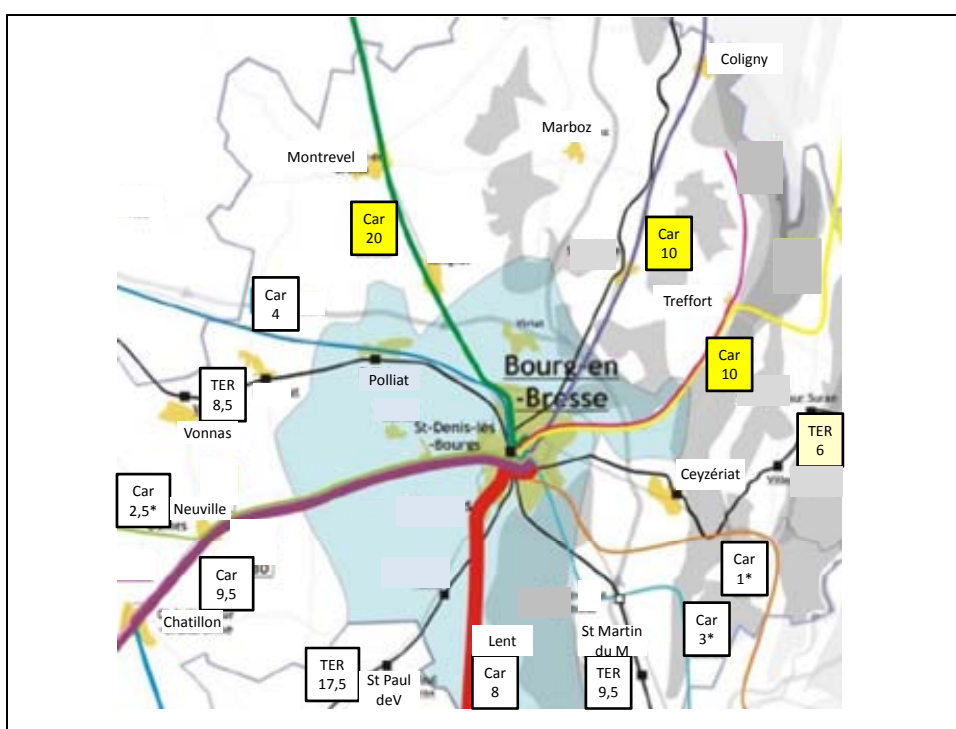
Le scénario cible de l'étude TTK prévoit une amélioration des fréquences dans l'agglomération de Bourg et sur trois axes (Montrevel, Coligny et Treffort¹³). Ces axes prioritaires ont été choisis en comparant la demande de déplacement en transport collectif, estimée pour 2030 et la capacité des cars et des trains circulant aujourd'hui (Rapport p 84). Les priorités d'amélioration de l'offre ont été données aux axes où l'écart entre offre et demande est le plus important. On peut cependant s'interroger sur la logique de ce choix car les axes desservis par les TER offrent un nombre de places systématiquement très élevé en comparaison des cars, sans que la fréquence ou le nombre d'arrêts représentent nécessairement un service satisfaisant. La méthode retenue pour justifier les priorités ne relève-t-elle pas d'une justification implicite du partage des axes entre les trains et les cars ? Le poids de l'histoire ne joue-t-il pas un rôle ?

¹³ Le rapport d'étude semble impliquer que les lignes 115 et 148 auraient à l'avenir un tronc commun passant par Jasseron, Meillonas et Treffort, ce qui ne se retrouve pas dans le Schéma départemental

Le scénario 'cible' de l'étude TTK prévoit une nouvelle desserte à haut niveau de service : Bourg-Montrevel avec 20 AR / j. Ce choix est expliqué par le fait que les transports collectifs font leur meilleur score aujourd'hui sur cet axe (3% des déplacements) alors même que la fréquence est plutôt faible. D'autres améliorations de fréquence sont envisagées mais sans qu'aucune ligne ne passe au dessus de la barre des 15 AR / j.

Dans son scénario 'cible', l'étude TTK prévoit au minimum un doublement de la part des transports collectifs dans les déplacements à l'horizon 2030. Dans l'agglomération, le réseau des bus urbains assurerait alors 12% des déplacements au lieu de 6% actuellement¹⁴. En périphérie, les cars du Département et les TER capteraient 1,4% des déplacements contre 0,7% actuellement. Sur l'axe de Montrevel, la proportion passerait de 3 à 8%. Le coût total des transports collectifs resterait stable pour l'agglomération et augmenterait de 30% pour la périphérie. Au total, il passerait de 21 à 23 M€/an pour l'ensemble du bassin de Bourg. Pour une personne transportée la charge restant au contribuable diminuerait partout mais le rapport d'étude ne permet pas de dire dans quelle proportion.

Figure 4 – Offre future (étude TTK – scénario cible)



*Nombre maximum d'aller-retour par jour
en jaune, les lignes dont la fréquence augmente
* si tout ou partie du service est 'à la demande'*

Globalement, le scénario cible de l'étude TTK nous paraît plutôt optimiste. La fréquentation augmenterait de façon considérable alors que l'offre et les coûts augmenteraient globalement peu. Il se peut que les auteurs de l'étude comptent sur une prolongation à long terme des améliorations de fréquentation constatées à présent, mais cette tendance pourra-t-elle se prolonger longtemps sans d'importantes dépenses supplémentaires ? Il faudrait pour cela compter sur une tendance générale à l'abandon de la voiture, tendance qui commence à apparaître dans les grandes villes mais qui n'est pas près de toucher les périphéries, sauf à ce que d'importantes restrictions de stationnement et de circulation soient imposées dans les agglomérations.

Si l'on se place du point de vue des finances publiques, l'étude TTK et le Schéma départemental envisagent tous deux une meilleure efficacité qui devrait profiter au contribuable. Cependant celui-ci continuera

¹⁴ À titre de comparaison, les réseaux de Lyon et Grenoble atteignent aujourd'hui des pourcentages de 15 et 12 %

vraisemblablement à payer une somme non négligeable¹⁵ pour chaque usager des transports collectifs voyageant en périphérie de Bourg. De plus cela ne suffira pas, malgré les prévisions optimistes de l'étude TTK, à attirer plus de 2 % des déplacements périphériques vers les transports collectifs. Nous pensons que cette toute petite proportion n'est pas à la hauteur de l'enjeu.

Combiner les transports collectifs et d'autres formes de mobilité

Additionner les différentes écomobilités : cela ne suffira pas

L'étude TTK porte exclusivement sur les transports collectifs mais à l'inverse, le Schéma départemental prévoit de développer trois autres formes d'écomobilité : le covoiturage, l'autostop organisé et l'autopartage.

En ce qui concerne le covoiturage, le Département prévoit notamment d'aider les collectivités et les employeurs à promouvoir le covoiturage à leur niveau. Un budget de 50 à 100 K€/ an est envisagé. Nous pensons que cette action sera efficace pour les déplacements quotidiens de plus de 40 km¹⁶ mais qu'elle aura un effet limité dans la zone des 10-20 km autour de Bourg, zone où se trouve le principal enjeu des déplacements dans le territoire qui nous intéresse. Pour affirmer cela, nous nous appuyons sur notre analyse approfondie du [covoiturage](#) en périphérie de Bourg. Le Département prévoit aussi de créer des aires de covoiturage en collaboration avec les collectivités, avec un investissement de 150 à 300 k€/an pour l'ensemble des partenaires. À nouveau, nous considérons que ces aires seront efficaces pour du covoiturage à longue et moyenne distance mais assez peu pour les déplacements courts.

En ce qui concerne l'autostop organisé, que le Schéma décrit à juste titre comme un mode de déplacement adapté aux trajets courts, le Département envisage de piloter à court terme une expérience pilote et cite sept itinéraires potentiels dont deux axes de la périphérie de Bourg : Marboz et Ceyzériat. Le Schéma justifie l'efficacité de l'autostop organisé en citant l'exemple de RezoPouce à Toulouse mais ne démontre pas l'efficacité de ce réseau. Nous avons-nous-même étudié et testé RezoPouce dans le cadre de notre étude sur l'[autostop organisé](#). Nous concluons que cette forme d'écomobilité n'a pas encore fait ses preuves et qu'une expérience pilote a peu de chances de réussir si elle n'innove pas fortement par rapport aux pratiques actuelles.

En ce qui concerne l'autopartage, le Schéma prévoit que le Département « participera à son amorçage » sans qu'une action précise ou un budget soit évoqué. Le schéma évoque trois modèles d'autopartage : Mobility, Alpes Autopartage (devenu depuis Cité Lib), Autolib (devenu depuis Citiz) et Bluelyon. Tous ces exemples sont des services d'autopartage avec des véhicules dédiés, notamment adaptés aux zones urbaines et inadaptés à leur périphérie. En ce qui concerne les zones périurbaines, nous pensons qu'il est possible de développer l'[autopartage entre voisins](#) comme le montre notre étude de l'expérience de Mens en Isère. Cependant, si elle est mise en œuvre isolément, cette formule aura un impact très faible. Elle ne fait une vraie différence que lorsqu'elle aide une personne à se passer de voiture, mais il faut pour cela qu'elle vienne en complément d'un service de mobilité crédible.

Finalement, nous pensons que les transports collectifs et les nouvelles formes d'écomobilité envisagées par le Département ne parviendront pas à capter une part significative des déplacements périurbains, en particulier si ces formules sont mises en œuvre indépendamment les unes des autres et selon les pratiques actuellement connues. En attendant, les déplacements de la périphérie de Bourg continueront d'engloutir le contenu d'un pétrolier géant tous les dix ans.

Combiner les différentes écomobilités : une meilleure perspective

Nous ne pensons pas qu'il existe une solution toute faite permettant d'offrir un service de mobilité crédible en périphérie des villes. Nous faisons une veille quotidienne sur les innovations en cours dans le domaine de la mobilité partagée à l'aide des dernières générations de téléphones portables (que nous devrions maintenant

¹⁵ ... que nous ne pouvons sur la base des documents examinés

¹⁶ Le Schéma Départemental cite comme exemple de réussite du covoiturage les déplacements entre la Plaine de l'Ain et Lyon (39 km)

appeler ordiphones). La plupart des jeunes équipes qui travaillent dans ce domaine développent des systèmes destinés aux zones urbaines denses.

Dans une zone périphérique peu dense, les innovations s'orientent vers l'articulation de plusieurs formes de mobilité pour assurer les déplacements de porte à porte. Ainsi la SNCF a testé un service de [covoiturage dynamique](#)¹⁷ pour assurer la liaison entre les zones d'habitat périurbain et les gares de banlieue. La SNCF toujours propose un service d'[autopartage](#) à la descente des trains en périphérie de Paris. Dans la Manche, un service de [taxi social](#) assuré par des conducteurs bénévoles permet aux personnes sans voiture de se déplacer, notamment pour se rendre à la gare. Dans notre étude récente sur l'[autostop](#), nous suggérons que cette bonne vieille 'technologie' pourrait être un excellent mode de rabattement vers une gare ou un arrêt de bus à haut niveau de service. Tous ces exemples combinent deux formes d'écomobilité et sont adaptés aux déplacements périurbains. La plupart concernent le transport ferroviaire mais rien n'empêche de tester d'autres combinaisons, notamment avec les services de cars.

Quel public cibler ?

En périphérie de Bourg, les transports collectifs concernent essentiellement les scolaires mais 10 à 20 % des usagers les utilisent pour se rendre au travail¹⁸. À court terme, les accros de la voiture resteront hermétiques aux mobilités alternatives mais il faudrait pouvoir offrir des solutions crédibles à ceux qui doivent ou veulent se passer de leur voiture, par exemple à une personne qui :

- a sa voiture en réparation,
- ne peut plus conduire sa voiture (maladie, âge, points perdus) ou pas encore (pas de permis),
- est momentanément sans voiture (divorce, recherche d'emploi),
- préférerait ne pas stationner sa voiture plusieurs jours à la gare ou à l'aéroport,
- doit aller chercher quelqu'un en ville (enfant, parent),
- ne souhaite pas remplacer une voiture devenue trop vieille.

C'est seulement à plus long terme que l'attitude de la majorité des périurbains pourra éventuellement changer vis-à-vis de la voiture comme c'est déjà le cas pour les jeunes générations dans les grandes villes.

Qu'est-ce qu'une alternative crédible à la voiture ?

Les alternatives à imaginer devraient :

- ne pas faire perdre plus de 15 minutes sur le trajet de porte à porte,
- coûter clairement moins cher qu'une voiture en solo,
- fonctionner tôt le matin, tard le soir
- avoir une bonne souplesse d'utilisation, en particulier le soir (« haut niveau de service »).

On remarquera que les deux premiers points ci-dessus font une comparaison avec la voiture. Dans ce cas, une alternative peut devenir crédible de plusieurs façons : soit grâce à une amélioration du service qu'elle rend, soit par le biais d'une détérioration du service rendu par la voiture solo, soit encore par une combinaison des deux évolutions. D'où l'importance pour l'agglomération de conduire une politique de stationnement et de circulation favorisant les écomobilités au détriment de la voiture solo.

Quelques pistes à tester

Puisque l'addition des solutions existantes ne suffira pas, nous en sommes réduits pour le moment à rêver. On peut notamment imaginer des chaînes de déplacement combinant plusieurs moyens de transport et

¹⁷ Le covoiturage dynamique permet des rencontres de dernière minute entre conducteurs et passagers à l'aide de dispositifs électroniques

¹⁸ Voir Schéma départemental, p12

adaptables aux besoins et aux contraintes de chacun. Chaque chaîne de déplacement comporterait trois étapes et un choix de mobilité pour chaque étape :

- Au départ de l'habitation périurbaine, la première partie du trajet pourrait se faire en voiture, à vélo, en covoiturage familial, en autostop ou en taxi social.
- Sur l'axe d'accès à la ville, la seconde partie du trajet emprunterait une ligne de transport collectif aux heures de pointe tandis qu'à, aux heures creuses, une forme de covoiturage ou d'autostop organisé restant à inventer.
- À l'arrivée dans l'agglomération, la dernière partie du trajet se finirait à pied, en vélo ou en utilisant le réseau des bus urbains.

Au départ et à l'arrivée, il nous semble possible de développer une écomobilité satisfaisante avec peu de dépenses publiques mais cela est plus problématique pour la partie centrale du trajet. Comment créer une offre de mobilité crédible sur les axes périurbains sans ruiner le contribuable ? La solution à laquelle nous rêvons serait de compléter les transports collectifs par un service en heures creuses assuré par un petit nombre de conducteurs volontaires ayant des habitudes de déplacement assez régulières et qui s'engageraient à parcourir la ligne avec des horaires garantis à raison d'une ou plusieurs fois par semaine. Ces conducteurs prendraient les passagers attendant aux arrêts. La contribution des passagers rembourserait leur essence et l'entretien de leur voiture. La collectivité leur offrirait le stationnement en ville, qu'elle rendrait par ailleurs plus difficile et plus cher pour les conducteurs ordinaires. Lorsqu'un conducteur manquerait trop souvent de place dans sa voiture, la collectivité lui fournirait un minibus. Cette formule n'existe nulle part mais elle s'inspire de pratiques similaires qui ont fait leurs preuves ailleurs. Nous pensons en particulier à notre étude sur l'[autobus citoyen](#) en Allemagne et au covoiturage par minibus qui fonctionne au États-Unis sous le nom de *vanpool*.

Qui peut faire la coordination ?

Pour combiner les différentes écomobilités, il faut aussi combiner les efforts des multiples acteurs concernés. Rien que pour les transports collectifs, l'étude TTK mentionne plusieurs besoins de coordination entre les TER (Région et SNCF), les cars du Département et le réseau de bus de l'agglomération de Bourg. Dans ce jeu compliqué, les nouvelles formes d'écomobilité introduiront des acteurs supplémentaires, y compris privés et associatifs, sans compter que les compétences des collectivités sont susceptibles de changer.

En ce qui concerne les transports collectifs, l'étude TTK inclut une analyse juridique approfondie de certaines questions institutionnelles concernant la coordination dans le bassin de Bourg. Nous n'avons pas examiné en détail cette partie du rapport mais l'impression qui se dégage d'une lecture rapide est que ces problèmes institutionnels prennent vite l'allure d'une 'usine à gaz'. Sans nier l'importance des montages institutionnels qui pourront être souhaitables ou même indispensables à l'avenir, nous pensons que l'enjeu des déplacements périurbains serait probablement traité plus vite et mieux à l'aide de coordinations informelles et locales et de partenariats ad hoc en attendant qu'un beau jardin « à la française » se dessine.

À quel niveau conviendrait-il d'assurer des coordinations locales entre diverses formes de mobilité ? Nous n'en savons rien mais trois possibilités existent :

- Dans les zones périurbaines, les collectivités et la société civile peuvent travailler ensemble sur les questions de mobilité, comme cela se fait partout en France et en particulier depuis dix ans dans l'ex canton de Montrevel.
- Sur chacun des axes d'accès à la ville, la coordination devrait inclure les autorités organisatrices, les transporteurs concernés, les collectivités et la société civile. Il est possible de s'inspirer de formules telles que le « comité de ligne » des transports ferroviaires régionaux ou le « contrats d'axe » testé par le Département de l'Ain.
- En agglomération, la coordination devrait impliquer les grands employeurs et/ou les grandes zones d'emploi, par exemple sous forme de plans de déplacement d'entreprise ou inter-entreprise.

Finalement, on voit que l'enjeu des déplacements périurbains soulève de multiples questions qui n'ont pas de réponse aujourd'hui mais qu'il y a un vaste champ pour faire des essais et en tirer des leçons.