

➤ L'autocar, excellence et polyvalence

# MOBIL IDÉES

Pour faire avancer le transport public



**FNTV** 

Fédération Nationale des Transports de Voyageurs

#1

## LIGNES PÉRIURBAINES

### S'adapter à l'urbain

P. 05

- Exemple 1 / Interurbain et urbain pour l'agglomération à Albertville
- Exemple 2 / Des lignes express spéciales heures de pointe à Rennes
- Exemple 3 / Temps de parcours réduits en région parisienne

#2

## LIGNES DÉPARTEMENTALES

### Le transport interurbain, socle de l'offre départementale

P. 09

- Exemple 1 / Stations de ski en hiver en Savoie
- Exemple 2 / Le car toujours à côté de chez soi en Charente-Maritime
- Exemple 3 / Une haute qualité de service en Gironde

#3

## LIGNES RÉGIONALES

### L'autocar complémentaire au train

P. 13

- Exemple 1 / La route et le rail en bonne intelligence entre Châlons et Verdun
- Exemple 2 / Une desserte économique et rapide en PACA
- Exemple 3 / Mariages subtils en Rhône-Alpes et Pays-de-la-Loire

#4

## LIGNES NATIONALES

### Dessertes longue distance

P. 17

- Exemple 1 / Une ligne unique en France, de Marseille à Grenoble
- Exemple 2 / Cabotage national sur des lignes internationales
- Exemple 3 / Développement des lignes nationales en Allemagne

#5

## TOURISME

### L'autocar fait du sur mesure

P. 21

- Exemple 1 / Le stationnement des cars, un exemple à suivre à Nice
- Exemple 2 / L'autocar, nouvelle façon de voyager

## Les atouts de l'autocar

**L'image de l'autocar change.** Transports scolaires, lignes régionales et départementales régulières... L'autocar offre une mobilité durable, accessible, sûre et accueillante partout en France.



Plus accueillant



Plus écologique



Plus économique



Plus sûr

# L'autocar, excellence et polyvalence

## **D**errière le terme d'autocar ou la notion de Transport de Voyageurs Interurbain,

officiellement « Non Urbains », se logent des réalités bien différentes : du voyage touristique au long cours à la desserte périurbaine des agglomérations, en passant par les lignes régulières longue distance, internationales ou nationales, les transports régionaux et départementaux. Le plus étonnant est peut-être que l'autocar soit totalement pertinent pour l'ensemble de cette diversité de transport. Mais, au-delà des dessertes départementales où il excelle depuis longtemps, il apporte à chacun une ou plusieurs de ses qualités :

- L'autocar s'impose comme l'outil idéal pour les voyages touristiques et d'affaires. Il est aujourd'hui le moyen de transport privilégié pour la visite des grands classiques du patrimoine culturel français.

Reconnu pour ses qualités écologiques, il permet un accès au plus près des centres-villes, tout en préservant le cadre de vie et la santé de tous.

- Son faible coût de mise en œuvre, et donc le prix pour le voyageur, ainsi que son rendement écologique en font un complément indispensable des autres modes de transport collectif, face à la voiture individuelle, pour les lignes longue distance, qu'elles soient internationales et nationales. Pour le permettre, une évolution de la réglementation s'impose.
- Sa souplesse, car il utilise l'infrastructure routière existante, et son coût d'exploitation lui permettent de compléter efficacement les dessertes ferroviaires régionales. La poursuite du développement des réseaux régionaux passe probablement par une pratique plus volontariste de l'arbitrage Fer/Route permettant de compléter, voire de remplacer, notamment en « heures

creuses » ou sur des liaisons peu fréquentées, l'offre de transport existante. Les évolutions législatives en cours faciliteront ces améliorations.

- Les particularités de l'organisation du travail de ses salariés, notamment des conducteurs, en font un outil indispensable à la desserte des grandes agglomérations, demain des « Métropoles », qui engendrent des trafics pendulaires de plus en plus importants nécessitant une offre accrue en « heures de pointes ». Conservons précieusement, dans les évolutions législatives en cours, cette possibilité. Souplesse par l'utilisation d'infrastructure existante ou par son organisation du travail particulière, écologie, coût d'exploitation, sécurité... tracent un grand avenir à l'autocar : ce *Mobil Idées* vous le décrit. Bonne lecture!

➤ **Faites-nous part de vos Mobil'idées : [contact@mobil-idees.fr](mailto:contact@mobil-idees.fr) [www.mobil-idees.fr](http://www.mobil-idees.fr)**

À retenir

## ↳ Excellence

**l'autocar ajoute à ses qualités écologiques et à sa grande sécurité** un niveau de fiabilité et de confort qui a pleinement profité des nouvelles technologies.

## ↳ Polyvalence

**du transport à la demande en zone rurale à la ligne internationale inter-cités**, en passant par la desserte de nos métropoles, l'autocar décline ses qualités sur une très grande diversité de liaisons.





# #1

## S'adapter à l'urbain

L'extension des périmètres de transport urbain, liée à l'intégration de nouvelles communes de plus en plus éloignées du cœur des agglomérations, oblige à adapter les réponses transports.



- Comment concilier allongement des distances et temps d'accès réduits pour se rendre dans le centre de l'agglomération ?
- Comment proposer des offres de transports attractives et majoritairement concentrées aux traditionnelles heures de pointe du matin et de l'après-midi ?
- Quels services offrir pour garantir un niveau de confort et le sentiment de sécurité, lorsque de plus en plus les véhicules de transport public empruntent des voies rapides ?



→ [www.coral.fr](http://www.coral.fr)  
 → [mphp@coral.fr](mailto:mphp@coral.fr)

Commune d'Albertville → Périmètre agrandi



# Interurbain et urbain pour l'agglomération

Dans la région d'Albertville, des lignes interurbaines ont été lancées pour permettre aux habitants des communes de la seconde couronne de bénéficier d'un transport de qualité et d'une mobilité accrue.



**En 2007, la Communauté de communes de la région d'Albertville** (Co.RAL) a mis en place deux lignes de type urbain sur la commune d'Albertville. « *Le but était de proposer des lignes au plus près des commerces, des habitations et des établissements scolaires car, à l'époque, seuls des services scolaires circulaient sur le territoire* », explique Anne-Sylvie Ginet, responsable marketing du Conseil général de Savoie. Face à l'accroissement de la fréquentation, les petits véhicules mis en place sur le réseau ont vite été remplacés par des autobus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les changements ne se sont pas arrêtés là. La Co.RAL a créé en 2013 cinq nouvelles lignes interurbaines sur son périmètre agrandi, avec l'ajout

des communes de la communauté de communes de la Haute-Combe de Savoie (CCHCS). Les lignes A et B (Albertville intra-muros), C (Albertville-Ugines), D et E (Basse Tarentaise), F (Mercury), G et H (secteur Haute-Combes de Savoie), lancées en septembre 2013, traversent 18 communes\*. Jusqu'alors, 16 d'entre elles n'étaient pas desservies par les bus. « *Ces cinq nouvelles lignes étaient une nécessité, pour des communes ou des villages isolés qui n'avaient pas de transports publics pour se déplacer* », rappelle Patrice Burdet, Vice-Président de Co.RAL et Maire de Rognain. Les lignes boostent aussi le réseau du cœur de ville d'Albertville, en amenant plus de monde au centre.

## CIBLER TOUS LES PUBLICS

L'objectif à long terme ? Faire en sorte que ces lignes à dominante scolaire soient de plus en plus utilisées par toutes les catégories de la population. « *Les jeunes ne prennent pas le car uniquement pour aller à l'école, mais aussi pour profiter des infrastructures de qualité, sportives par exemple, que leur propose Albertville, ancienne ville olympique.* »

Le service communication de l'intercommunalité entame une campagne marketing pour faire connaître le nouveau réseau de transport en commun et attirer de plus en plus d'actifs. ■

\* Seules quatre communes situées en hauteur ne sont pas desservies en urbain : Allondaz, Césarches, Pallud et Thénésol.



- <http://metropole.rennes.fr>
- [armel.guenneugues@keolis.com](mailto:armel.guenneugues@keolis.com)



**Agglomération de Rennes** → Horaires adaptés

# Des lignes express spéciales heures de pointe

**Depuis presque dix ans, l'agglomération de Rennes a mis en place un réseau de lignes express fonctionnant aux heures de pointe. Un gain de temps appréciable pour les usagers.**

**Utiliser les transports durant les heures de pointe relève parfois du défi.** C'est pourquoi Rennes Métropole a mis en place, depuis plusieurs années, 16 lignes express « métropolitaines ». Elles ne fonctionnent qu'aux heures de pointe, pour accompagner les périodes de forte demande de déplacements des communes métropolitaines vers le centre urbain. « *Le but était double : proposer une offre attractive et gérer de façon innovante le différentiel de demande entre les heures de pointe et les heures creuses* », explique Armel Guenneugues, responsable marketing du réseau urbain de Rennes. Un autre paramètre entrait en ligne de compte : le métro. « *Nous voulions faire en sorte qu'il ne se produise pas de rupture entre l'usage des lignes régulières et le métro* », explique Jean-Jacques Bernard, Vice-Président transports et déplacements à Rennes Métropole.

## SUCCÈS COMMERCIAL ET POLITIQUE

En parallèle de la desserte principale classique, les lignes express proposent des départs intercalés. Leur attractivité réside dans le temps de parcours réduit, car le bus ne s'arrête pas à tous les arrêts. « *Les lignes express ne desservent qu'un tiers des arrêts en moyenne quand elles se rendent à Rennes, ce qui réduit le temps de transport d'environ 15 à 20 %.* » Un luxe quand on part travailler ou que l'on souhaite rentrer rapidement chez soi après une longue journée de travail. Véritable succès commercial – l'ensemble de ces lignes

transportent plus de 3500 personnes par jour – les lignes express remportent aussi une adhésion politique : « *Ces lignes sont plébiscitées par les communes, analyse Armel Guenneugues. La plupart des maires mettent aujourd'hui un point d'honneur à avoir "leur express".* » Selon une enquête datant de 2008, « *on dénombre en moyenne 25 % de nouveaux utilisateurs sur ces lignes* », rapporte Jean-Jacques Bernard. Les lignes express n'engendrent pas de coût supplémentaire pour les usagers – le tarif est unique – et ne circulent que la semaine, hors vacances scolaires. La 17<sup>e</sup> ligne devrait être bientôt lancée, ce qui confirme leur succès grandissant. Rennes Métropole et Keolis Rennes, délégataire exploitant le réseau STAR jusqu'à fin 2017, démontrent par la création de ces lignes express que l'innovation a également sa place dans la construction d'une offre de transport attractive. ■



→ [www.iledefrance.fr/action-quotidienne/se-deplacer](http://www.iledefrance.fr/action-quotidienne/se-deplacer)

Ligne Torcy-Créteil → Trajet optimisé



# Temps de parcours réduits en région parisienne

Si les bouchons sont imprévisibles dans l'Est parisien, la liaison Torcy-Créteil par autocar a permis de réduire les temps de trajet des étudiants de Marne-la-Vallée. La fréquentation de la ligne est en progression constante.

**En région parisienne, les aléas de la circulation sont tels que la ponctualité peut vite devenir une gageure.** Pourtant, la ligne 100 express Torcy-Créteil, gérée par Courriers Île-de-France et mise en place en 2010 par le Syndicat des Transports d'Île de France, permet aux voyageurs de réduire leur temps de parcours. Ouverte de 5 h 30 à 21 h 15, la ligne Mobilien Torcy-Créteil a pour vocation essentielle la desserte de l'université de Marne-la-Vallée, en reliant la ligne 8 du métro parisien à Créteil et la ligne A du RER à Torcy. « Nous ne roulons, pour l'instant, ni en site propre ni sur des axes prioritaires, mais le trajet a été étudié pour emprunter des axes avec le moins d'encombres et les résultats sont là en termes de temps de parcours », se félicite sa directrice marketing, Marie-Claire Desenfant. « Les voyageurs qui prenaient leur voiture mettaient, en moyenne, 1 h 40 pour se rendre d'un bout à l'autre de ce trajet interurbain. En autocar ils arrivent aujourd'hui à

destination en 1 h 10 maximum. » Il faut dire que les 48 courses quotidiennes de la ligne 100, bien connue des étudiants, ne propose que six arrêts sur un tracé de 24 km au total. Elle emprunte brièvement l'autoroute A4 avant de traverser la Seine pour reprendre l'autoroute A86. « C'est là que ça coince, parfois. Les bouchons sont absolument imprévisibles », explique Marie-Claire Desenfant. Les autocars passent toutes les 60 minutes et en semaine, en heures de pointe, la fréquence passe à 30 minutes. En plus du gain de temps de parcours, les voyageurs bénéficient d'un gain financier très intéressant : cette liaison interurbaine leur coûte 62 euros, contre 110 € en passant par le RER A. ■

Elle transporte **520 personnes** par jour. Fréquentation en progression constante, année après année. Vitesse commerciale allant de **22 à 29 km/h.**

## Informations en temps réel

Les usagers bénéficieront d'ici à la fin de l'année du système d'information en temps réel (SIEL), implanté progressivement par le STIF pour tous les modes de transport en commun sous forme de bornes qui seront installées aux points d'arrêt. Ils pourront également, s'ils le souhaitent, recevoir par sms l'heure de passage des autocars.

# #2

## Le transport interurbain, socle de l'offre départementale

Les territoires départementaux sont complexes et constitués d'une diversité de problématiques en termes de mobilité.

L'interurbain est pluriel dans la diversité des missions auxquelles il peut apporter une réponse «mobilité».



- Des missions de lien entre les territoires non urbains et les agglomérations, structurant les espaces pour permettre aux habitants d'aller travailler, étudier, consommer et se cultiver.
- Des missions de liaison entre deux agglomérations, là où l'offre ferrée n'est pas pertinente.
- Des missions de proximité pour jouer son rôle de service public dans les territoires les moins peuplés et lutter contre l'isolement.
- Des missions de transports scolaires, socle des activités interurbaines.
- Des missions «touristiques» pour permettre aux habitants des zones urbaines (25% des ménages ne sont pas motorisés) de pouvoir se rendre dans les zones de loisirs et de déambulation (montagne, plage...), sans oublier les touristes extérieurs qui viennent «consommer» le territoire.



→ [www.trans-alpes.com](http://www.trans-alpes.com)  
 → [murielle.dorglas@savoie.fr](mailto:murielle.dorglas@savoie.fr)

Savoie → Effectifs adaptés



## Stations de ski en hiver...

Hors scolaires, le département de Savoie transporte près de 500 000 passagers par an. Dans neuf cas sur dix, les voyageurs sont des touristes.

### Souplesse et réactivité, voilà ce qui caractérise les transports en Savoie,

où plus de 80% des flux sont concentrés sur la période hivernale, notamment lors des grands chassés-croisés des vacances de Noël, février et Pâques. En semaine, les 34 lignes du département sont empruntées par une clientèle locale ou touristique et quelques-unes assurent le transport scolaire. Le week-end, elles accompagnent les migrations vers les stations de ski, depuis chaque gare de fond de vallée, en assurant les correspondances avec les trains mais également depuis les aéroports de Genève et Lyon-Saint-Exupéry. « De fin décembre à fin avril, la fréquence est multipliée par dix ou quinze le samedi, avec l'arrivée des TGV, des Eurostar et des Thalys en Maurienne et en Tarentaise », indique Bruno Maleysson, directeur du centre Faure-Savoie d'Albertville.

### RÉGULIER OU À LA DEMANDE

« L'intensité de l'offre en saison hivernale nous impose d'accroître notre effectif de près de 70 collaborateurs pour cinq mois. Nous avons



### ... pistes de VTT l'été

La ligne « nature » menant au mont Revard avait vocation à promener les curistes d'Aix-les-Bains. En 2013, elle a aussi été empruntée par 4 000 adeptes du VTT pour monter au belvédère. « Nous avons aménagé un car interurbain classique, explique Murielle Dorglas, adjointe au directeur des transports du Conseil général de Savoie. À partir de la double porte arrière, nous retirons chaque été la moitié des fauteuils, pour y installer des portants étagés capables de recevoir 20 vélos. » En hiver, le véhicule reprend sa configuration normale et tourne avec ses 52 places assises.

ainsi su développer une compétence forte dans le recrutement, la formation et la fidélisation des saisonniers », analyse David Rituper, directeur de Transdev Savoie. Les flottes de véhicules s'adaptent au cas par cas depuis les autocars, dotés de grandes soutes à bagages, jusqu'aux petites berlines, idéales pour le transport à la demande, le dimanche par exemple : « Ce service est déclenché dès qu'arrive une réservation, les gens bloquent leur place au moins 48 heures à l'avance à la centrale du Conseil général, sur Internet ([www.mobisavoie.fr](http://www.mobisavoie.fr)) ou par téléphone », précise Pierre Deléglise, directeur général de Trans-Alpes. ■



→ <http://charente-maritime.fr>  
 → [info@cg17.fr](mailto:info@cg17.fr)



**CHARENTE MARITIME**

**Charente Maritime** → Grande proximité

# Le car toujours à côté de chez soi

**De La Rochelle à Royan en passant par les îles de Ré et d'Oléron, le Conseil général de Charente-Maritime déploie une large palette de transports de voyageurs par la route. Question de proximité.**

## Pouvoir rejoindre la ville principale du canton

pour aller faire son marché, ou ses démarches administratives, il y a toujours une ligne « armature » ou « secondaire » à emprunter. Telle est la philosophie du transport par autocar mise en œuvre par le Conseil général de Charente-Maritime au profit des habitants du département. Le territoire est quadrillé par 23 lignes principales qui fonctionnent tous les jours et 257 lignes secondaires très empruntées par les scolaires. Certaines de ces lignes fonctionnent sur réservation le samedi, dimanche et pendant les vacances scolaires.

Une organisation adaptée à laquelle s'ajoute une offre de très grande proximité. « *Nous desservons plus de 395 communes avec du transport à la demande, dans des zones peu denses et où il n'existe ni ligne armature, ni ligne secondaire* », déclare Jean-Paul Peyry, Vice-Président du Conseil général. Le transport à la demande, est effectué au travers d'un partenariat avec 30 taxis. « *L'intérêt du système, c'est de pouvoir répondre aux besoins* », observe Véronique Gentet, directrice marketing Keolis Charente-Maritime.

## UNE OFFRE MULTIFORME

L'offre proposée par la Charente-Maritime se diversifie. Depuis l'été 2012, il a été mis en place un dispositif innovant appelé « RespiRé », qui utilise une flotte de 12 véhicules électriques assurant des dessertes de La



Réseau Les Mouettes : **263** cars, **23** lignes principales et **257** lignes secondaires.

Rochelle à l'île de Ré, en empruntant le pont, d'une part, et d'autre part propose des dessertes intra-villages ou inter-villages. Toute cette offre est proposée au tarif incitatif de 1 € le trajet.

Par ailleurs, le Conseil général marque sa volonté de créer des aires de co-voiturage sur l'ensemble du territoire. À ce jour, 45 aires ont été réalisées à l'initiative du Département. Le site [lesmouettes-covoiturage.fr](http://lesmouettes-covoiturage.fr) est mis à la disposition du public pour mettre en relation les co-voituriers. ■

→ [www.gironde.fr/mobilites](http://www.gironde.fr/mobilites)  
 → [l.paries@cg33.fr](mailto:l.paries@cg33.fr)

**Gironde** → Confort amélioré



# Une haute qualité de service

**Les lignes entre Bordeaux, Lège Cap Ferret et Libourne proposent des cars à haut niveau de service (CHNS). Un dispositif plébiscité par les voyageurs, qui depuis deux ans se sont vus proposer toujours plus de service à bord.**



**La Gironde, plus vaste département de France métropolitaine**, rencontre un véritable succès avec sa politique de transport interurbain. La recette est assez simple. Sur Bordeaux-Lège-Cap Ferret et Bordeaux-Langon, les véhicules sont des cars à haut niveau de service équipés de deux modules de quatre places en vis-à-vis, de la télé par satellite, de prises de courant à la place et du wifi gratuit. « *Baptisé e-c@r, le produit n'existait pas chez les constructeurs et nous l'avons mis au point nous-mêmes sur une flotte de 24 véhicules* », fait remarquer Jean-Marc Leborgne, directeur commercial de CITRAM, filiale de Transdev en charge du réseau Trans-Gironde. Devant le succès rencontré, l'offre a augmenté de 24 %, avec 40 lignes régulières hiérarchisées ; les plus structurantes ayant un cadencement à 15 minutes en heures de pointe. La technologie est aussi au service de l'intermodalité : un site Internet unique permet de trouver un itinéraire

en Gironde, combinant les modes interurbain, urbain et ferré, de créer ou de recharger les cartes de transport du réseau départemental, mais également des autres opérateurs.

## PRINCIPE DE TARIFICATION UNIQUE

En imposant en 2012 un ticket à 2,50 euros, quelle que soit la distance parcourue, la fréquentation des lignes d'autocars entre Bordeaux, Lège-Cap Ferret et Libourne a augmenté de 21 % dès la première année. Hors scolaires, le bond a même atteint 90 % ! « *Nous avons très largement limité la perte de recettes due à la tarification unique, d'autant que la fréquentation continue d'augmenter* », se félicite Laurence Pariès, Directrice des transports terrestres au Conseil général. ■



## Urbain et interurbain

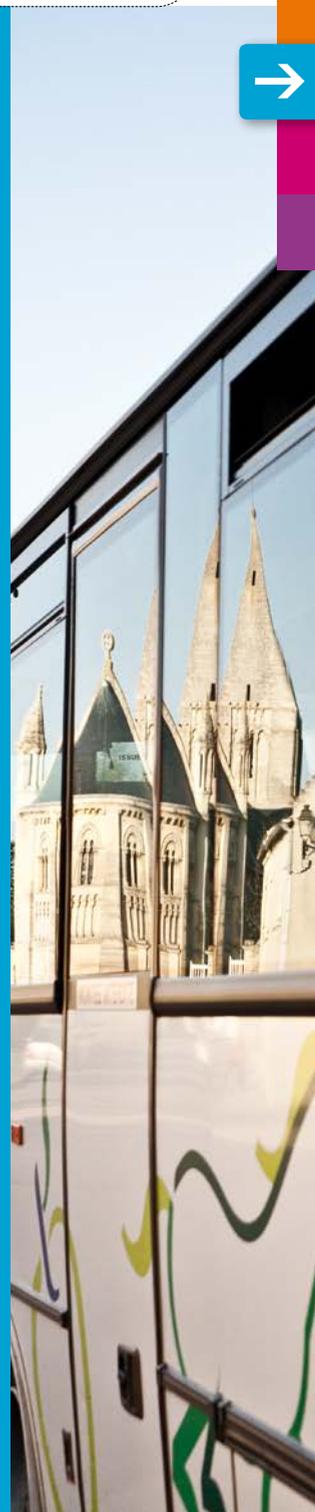
Les horaires sont diffusés en temps réel à chaque point d'arrêt, ainsi que par sms ou en scannant un flash code.  
 Un partenariat avec la Communauté urbaine de Bordeaux permet aux cars d'emprunter les couloirs de bus et de bénéficier de voies réservées avec priorité aux feux tricolores.

# #3

## L'autocar complémentaire au train

Pour les déplacements de moyenne distance, entre 50 et 150 km, chaque mode de transport a sa pertinence. Le mode ferré est particulièrement performant entre les plus grandes agglomérations, grâce à une régularité certaine. Le mode routier apporte, pour sa part, la souplesse liée à l'absence d'infrastructure, soit pour desservir de nouveaux générateurs, soit pour adapter l'offre en fonction des besoins réellement constatés.

- En complétant l'offre de transport ferré pour des liaisons intercités ou de grande périphérie.
- En permettant, sur les lignes peu fréquentées, une forte amélioration de l'offre de transport, et donc de son usage, par un « transfert sur route » intelligent que permet l'écart de coût entre les deux modes.
- En offrant des solutions de transport de haute qualité, grâce à une prise en compte des besoins de confort (espace, wifi, information en temps réel).



→ [www.cr-champagne-ardenne.fr/Actions/Transports](http://www.cr-champagne-ardenne.fr/Actions/Transports)  
 → [mpcarisio@cr-champagne-ardenne.fr](mailto:mpcarisio@cr-champagne-ardenne.fr)

**Châlons-Verdun** → Transfert modal



CHAMPAGNE-ARDENNE/  
LORRAINE

# La route et le rail en bonne intelligence

Depuis bientôt un an, la SNCF assure la liaison entre Châlons-en-Champagne et Verdun par autocar. Les horaires sont fixés en fonctions des trains qui assurent la correspondance vers Paris à l'ouest et Nancy à l'est. Les billets SNCF sont vendus à bord des cars.



**C'est une première en France : en décembre 2013**, non seulement le train a laissé place à l'autocar entre Châlons-en-Champagne et Verdun mais, de surcroît, les voyageurs ont gagné en qualité de service. La ligne a la particularité d'être à cheval sur deux régions, Champagne-Ardenne et Lorraine. Restée sous statut SNCF, elle dessert davantage de points d'arrêt qu'avant, sur un trajet qui dure au total 1 heure 48. Deux véhicules réalisent cinq allers-retours par jour en semaine, et trois allers-retours les samedi et dimanche, avec parfois des renforts le dimanche soir pour les militaires. Comparé

à la situation précédente, cela représente une à deux dessertes hebdomadaires supplémentaires. « Ce transfert modal a été décidé en raison de la dégradation de l'infrastructure ferroviaire, laquelle aurait eu besoin d'investissements très lourds pour être remise à niveau. Cela devenait dangereux et les TER subissaient des ralentissements fréquents, il a fallu trancher », rappelle Jean-Paul Bachy, Président du Conseil régional de Champagne-Ardenne.

## DES ESPACES TOUT CONFORT

À bord, les voyageurs bénéficient d'un confort inédit. Deux espaces salon ont été aménagés avec une machine à café, le wifi est accessible gratuitement pour tout le monde, des tablettes sont même à disposition pour ceux qui ne possèdent pas d'équipement mobile pour se connecter à Internet et deux écrans TV diffusent en continu les programmes d'informations. « Nous pratiquons le transport intelligent en nous adaptant aux horaires de la SNCF, met en avant Yann Bauchet, directeur des Rapides de la Meuse. Dans le car, nous avons un système embarqué qui permet de vendre les billets de train pour poursuivre le voyage de Verdun à Nancy ou de Châlons à Paris. » Le succès est tel qu'un prolongement du transport par car est maintenant envisagé jusqu'à Reims. ■

- [www.pacamobilite.fr](http://www.pacamobilite.fr)
- [jeanyvespetit.over-blog.com/](http://jeanyvespetit.over-blog.com/)

**Nice-Marseille** → Maillage amélioré



**PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR**

# Une desserte économique... et rapide!

**La liaison Nice-Marseille par autocar a enregistré l'an dernier une hausse de 5 % de sa fréquentation.**

## La célèbre ligne Nice-Marseille a été créée en 1976, empruntant d'abord la RN7 sur

l'intégralité de son parcours, puis assurant une liaison rapide sur autoroute, en parallèle à la SNCF, la première du genre en France. « Cette notion de mobilité entre modes est organisée depuis longtemps, explique Jean-Philippe Peglion, gérant de Phocéens Cars. S'agissant de l'autocar, le trajet par la nationale est plus à vocation touristique car il assure une desserte du centre-Var. Le trajet par autoroute trouve quant à lui sa pertinence dans la desserte du pôle étudiant d'Aix-en-Provence. » À raison de cinq allers-retours quotidiens, le parcours de 233 km de la Ligne Express Régionale (LER) est effectué, selon les cas, en 2 heures 15 (à destination d'Aix-en-Provence) ou en 4 heures (à destination de Marseille).



Le nombre de voyageurs préférant la route a ainsi progressé de 5 % en 2013, pour approcher les 105 000 voyageurs. On trouve parmi eux beaucoup de personnes âgées, mais également des professions libérales et un gros bataillon d'étudiants, surtout depuis l'instauration de la gratuité pour les moins de 26 ans.

## Codencement multimodal

La Région PACA encourage le maillage de son territoire. Preuve en est la présence de lignes régulières d'autocars desservant l'intérieur des terres, complémentaires aux lignes de chemins de fer qui longent le bord de mer. On appelle cela le « codencement multimodal » et c'est sur cette idée que repose sa politique.

## RÉFORME DE LA TARIFICATION

« En 2011, nous avons lancé une grande réforme de la gamme tarifaire, de façon à harmoniser l'offre entre les LER, les TER et les Chemins de fer de Provence, explique Jean-Yves Petit, Vice-Président de la Région Paca délégué aux transports et à l'écomobilité. « En fonction de l'horaire, l'offre varie. Les clients ont le choix entre des parcours directs et différentes dessertes de l'arrière-pays. » ■

- [www.rhonealpes.fr/677-actualites-transport](http://www.rhonealpes.fr/677-actualites-transport)
- [www.paysdelaloire.fr/politiques-regionales/transport](http://www.paysdelaloire.fr/politiques-regionales/transport)

Lyon-Sain-Bel et Nantes-Cholet → Complémentarité



## Mariages subtils

En Rhône-Alpes et en Pays-de-la-Loire, l'autocar remplace le train pour des raisons de complémentarité temporelle ou spatiale. En parfaite coordination.



Trajet autocar Cholet-Nantes

**1 h 10** de temps de parcours  
**3 allers-retours** quotidiens

La complémentarité route-fer prend des formes extrêmement diverses à travers l'Hexagone. La desserte de l'Ouest lyonnais est un cas d'école. Entre la gare Saint-Paul et la commune de Sain-Bel, les autocars Maisonneuve circulent pour le compte de la SNCF dès 5 h du matin, pour acheminer jusqu'au pied de la colline de Fourvière les passagers qui

travaillent très tôt. De 21 h 12 à 0 h 12, ils effectuent des rotations pour ramener les clients des pubs ou du casino. « Dans ces créneaux horaires, la SNCF a choisi de mettre en place des modules de transport adaptés en terme de capacité », souligne Mickael Miconnet, Directeur d'exploitation de la ligne. La Région Rhône-Alpes s'est engagée dans la complémentarité des modes, puisqu'elle propose un réseau routier permettant de desservir les campus excentrés, les vendredis et dimanches soirs. Une initiative qui a reçu une distinction de la part de la presse professionnelle.

### TENDANCE À LA HAUSSE CONFIRMÉE

En Pays-de-la-Loire, autre exemple de mariage subtil, l'autocar remplace les TER aux heures creuses entre Nantes et Cholet, offrant cinq aller-retours sur les neuf que propose la ligne SNCF. Dans le même esprit, la liaison Nantes-Poitiers joue à plein la complémentarité car-train, avec un service renforcé notamment pour les étudiants les vendredis et dimanches. Cette ligne fera partie du programme de cadencement à fin 2014 sur le sud du territoire régional. La fréquentation annuelle de la ligne interrégionale gérée conjointement par les deux régions Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes comptabilise 46 700 voyages en 2011 (+8% par rapport à 2010). En novembre 2012, la tendance à la hausse se confirme avec une fréquentation de +39%. Cela s'explique notamment par la création d'un aller-retour supplémentaire en septembre 2011. ■

# #4

## Dessertes longue distance

Se déplacer dans des conditions attractives, notamment d'un point de vue financier, est une attente forte de la population, y compris sur de longues distances. L'avion, le train, la voiture ne peuvent pas rester les seules solutions. Les dessertes nationales par autocar s'imposent comme une réelle alternative aux autres modes de transport.

- Plus économique que le train, la voiture et l'avion.
- Plus sûr et plus écologique que la voiture individuelle.
- Plus fiable que le co-voiturage.
- Autoriser les lignes nationales longue-distance, comme tant d'autres pays européens – dont récemment l'Allemagne –, est donc la réponse adaptée.



→ [www.pacamobilite.fr](http://www.pacamobilite.fr)  
 → [jeanyvespetit.over-blog.com](http://jeanyvespetit.over-blog.com)

**Marseille-Grenoble** → Prix et qualité de service



# Une ligne unique en France

**Le succès de la ligne Marseille-Grenoble est tel que les projets de correspondances se multiplient, vers Genève au nord ou Nice au sud.**



En 2013, les autocars de la SCAL ont transporté **20 200 voyageurs** et effectué près de **750 trajets**.

**La liaison Marseille-Grenoble, unique ligne régionale à parcourir plus de 250 kilomètres,** est un modèle de qualité. Elle propose un aller-retour par jour. « *Le trajet dure 4 heures 30 environ, à un niveau d'offre de service constant toute l'année* », indique Pierre Jay, responsable du développement de la SCAL (opérateur de transport).

L'itinéraire privilégie l'autoroute. « *La ligne est un peu moins rapide que le train mais elle a l'avantage de relier Marseille à Grenoble sans rupture de charge* ». Accessibles aux personnes à mobilité

réduite, les véhicules, à double étage panoramique, possèdent le confort « grand tourisme » : tablettes de travail ergonomiques, grandes soutes à bagages, largeur de siège repensée ou encore toilettes à bord. Les passagers peuvent également bénéficier d'un café durant leur trajet.

Lorsque la Région Paca lance un appel d'offres, la qualité du service compte pour 60 % dans le choix du transporteur et le prix pour 40 %. « *Ce sont des critères qui nous permettent de répondre au mieux à la demande, à kilomètres constants* », justifie Jean-Yves Petit, Vice-Président délégué aux transports et à l'éco-mobilité.

## SOUPLESSE DU MODE

La fréquentation de la ligne Marseille-Grenoble est telle que plusieurs correspondances ont été créées : « *Elle assure une correspondance à Grenoble vers l'aéroport de Genève, et à Sisteron en direction de Nice* », précise Pierre Jay.

Avec de telles qualités, la demande est également forte à Digne et surtout à Gap, en direction de la gare d'Aix TGV et de l'aéroport Marseille-Provence-Méditerranée. Une réflexion est ainsi en cours pour assurer une rotation supplémentaire sur cette ligne.

**Le « plus » :** Les conducteurs sont formés à la conduite en montagne en hiver. Cela garantit la sécurité des passagers et assure une régularité quelles que soient les conditions météo. ■

→ [www.eurolines.fr](http://www.eurolines.fr)

**Paris-Strasbourg** → Lignes plébiscitées



# Cabotage national sur des lignes internationales

**Gros succès pour les dix rotations hebdomadaires mises en place entre Paris et Strasbourg.**

**Encore toutes jeunes, les dessertes des capitales régionales par autocar** ont déjà trouvé leur place dans le paysage français. Basées sur des lignes à vocation internationale, elles répondent à une vraie demande nationale. Selon une étude Ipsos de mars 2012, plus de sept Français sur dix se disent intéressés par ce moyen de déplacement. « *Ces lignes sont considérées comme plus avantageuses économiquement et parmi les plus respectueuses de l'environnement avec le TGV* », indique un rapport de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) publié en 2008. Pour autant, ces liaisons ne sont autorisées par le ministère des Transports que dans le cadre du cabotage, autrement dit sous forme de réservation d'une partie des sièges du véhicule seulement.

## SIÈGES INCLINABLES ET REPOSE-PIEDS

Cas d'école, la ligne Paris-Strasbourg remporte un grand succès. Située sur la route de l'Allemagne, de la Slovaquie ou de la Bulgarie, elle a été la plus vendue en 2013, après Paris-Lyon et Paris-Bordeaux. « *Nous proposons dix rotations par semaine entre Paris et la capitale alsacienne*, fait observer Nicolas Boutaud, directeur commercial et marketing d'Eurolines. *Depuis le lancement en 2011, environ 10 000 passagers ont voyagé sur ce trajet dans les deux sens, principalement des jeunes.* » Le potentiel de développement des lignes nationales est avéré chaque jour un peu plus. Point important, les autocars

sont naturellement dotés de sièges inclinables avec repose-pieds, de toilettes et de climatisation. Le wifi (gratuit) et les prises électriques sont installés progressivement sur l'ensemble du réseau Eurolines et seront prochainement étendus sur la liaison Paris-Strasbourg. Il ne manquera plus alors que de vraies gares routières tout au long du parcours, pour accueillir une clientèle exigeante, qui attend toujours plus de services pour un coût maîtrisé. ■

Eurolines transporte plus de **4 millions** de voyageurs par an en Europe. En 2013, elle a assuré **75 000 liaisons** franco-françaises, soit moitié plus que l'année précédente.



→ [melanie.goetz@busforum.de](mailto:melanie.goetz@busforum.de)  
 → [www.busforum.de](http://www.busforum.de)

Allemagne → lignes longue distance



# Le développement des lignes nationales s'accélère

**Les dessertes nationales par autocars constituent une réelle alternative aux autres modes de transport. Exemple en Allemagne, avec une ligne longue distance au départ de Stuttgart.**

**En France, si une desserte interrégionale n'est possible depuis septembre 2011** qu'au travers du cabotage de services internationaux existants, son développement est encore limité. Outre- Rhin, les choses évoluent plus vite. Depuis la libéralisation complète intervenue en janvier 2013 (hors lignes de moins de 50 km), le marché allemand des cars longue distance s'est développé d'une manière très dynamique avec plus de neuf millions de personnes transportées selon des prévisions à fin 2014.

## UNE CENTAINE DE BUS TOUS LES JOURS

Le Bade-Wurtemberg, troisième land d'Allemagne par son importance démographique et économique, a su profiter de cette évolution. Une centaine de bus longue distance partent en moyenne tous les jours de la capitale régionale, Stuttgart. La quasi-totalité des grandes villes de la région profitent également de cette offre. Actuellement, 230 destinations\*



différentes sont proposées, soit 100 lignes en plus en moins d'un an.

L'autocar apparaît comme une alternative peu onéreuse et moderne par rapport au train. Même s'il est de faible intensité, un double report modal a été constaté entre le fer et la route, mais également de covoitureurs occasionnels, vers les lignes nationales de cars. À noter que la Deutsche Bahn est opératrice de lignes nationales sur route. Pour renforcer les services offerts aux passagers, de nouveaux défis se font jour avec la modernisation de l'infrastructure (en particulier l'aménagement des gares routières) et l'accessibilité complète telle que prévue par la loi. ■

\* Données issues de l'analyse de 31 entreprises opérant au niveau national.

## Les 10 principales lignes nationales

1. Berlin - Hambourg
2. Berlin - Dresde
3. Berlin - Leipzig
4. Stuttgart - Karlsruhe
5. Munich - Nuremberg
6. Berlin - Hanovre
7. Munich - Francfort
8. Munich - Stuttgart
9. Francfort - Cologne
10. Francfort - Stuttgart

# #5

## L'autocar fait du sur mesure

Chaque moyen de transport dispose de ses propres qualités. Pour l'autocar, ce sont souplesse, écologie et économies. Aujourd'hui, il est donc tout naturel que ce mode soit le moyen de transport privilégié pour la visite des grands classiques du patrimoine culturel français. Pour la première destination touristique mondiale, c'est un véritable atout.



- Des villes comme Nice l'ont bien compris et préfèrent un car bien accueilli et bien stationné, à proximité du centre-ville de l'agglomération, à 30 voitures qui tournent en rond.
- Cela passe par des discussions entre collectivités et transporteurs pour concilier les impératifs des lieux touristiques déclarés zones écologiques, transport public et soutien à l'économie du tourisme.



→ [www.pacamobilite.fr](http://www.pacamobilite.fr)

Nice → Stationnement organisé



# Le stationnement des cars, un exemple à suivre

**Le stationnement et la circulation des cars de tourisme dans la capitale azurienne est l'exemple même de la bonne coopération entre municipalité et transporteurs.**

**Dans un souci permanent de préserver l'environnement et d'assurer un cadre de vie qualitatif**, la politique municipale niçoise privilégie les transports en commun propres. Alors que pour de nombreuses villes il s'agit d'une difficulté conduisant à des interdictions, Nice fait de l'autocar un atout et lui déroule le tapis rouge jusqu'au cœur de la ville, pour contribuer à acheminer les quatre millions de touristes visitant la ville, dont 52 % venant de l'étranger.

## UN DISPOSITIF DE STATIONNEMENT AMBITIEUX

C'est ainsi qu'a été imaginé un dispositif nouveau et ambitieux pour le stationnement, en plein cœur de la ville, pour les 200 cars de tourisme quotidiens en haute saison. Il représente une offre de stationnement dans Nice de 86 places, ce qui en

fait l'une des villes les mieux dotées de France, et permet la desserte et le stationnement des cars de tourisme à proximité de l'hyper-centre :

- une zone de dépose-minute : trois places sur le boulevard Risso;
- une zone de prise en charge : trois places sur l'avenue Saint-Jean-Baptiste;
- une zone de stationnement : 12 places devant le Palais des Sports Jean-Bouin (de 10h à 18h).

Le dispositif « centre ville », entré en vigueur le 23 juin 2014, repose sur cinq principes de régulation : le stationnement pour la dépose n'excède pas les cinq minutes et celui pour la prise en charge les 10 minutes; l'accès à la zone de stationnement est lié à la délivrance, dans la zone de dépose, d'un coupon ou d'un titre et permet d'accéder à la zone de stationnement mais aussi à la zone de reprise en charge; la tarification est en cours de finalisation. Enfin, des agents de la Ville de Nice sont présents sur zone pour assurer la régulation du dispositif et le prélèvement des droits de stationnement.

## Une alternative sérieuse à la voiture

Les caractéristiques intrinsèques de l'autocar en font un outil particulièrement performant en matière de limitation de la circulation automobile. Un autocar peut accueillir entre 45 et 60 personnes, ce qui représente 20 à 30 voitures. Une ville comme Paris accueille chaque jour 1 400 autocars, soit 77 000 personnes. Grâce à l'autocar, ce sont donc 28 000 voitures de moins qui entrent dans la capitale chaque jour.

## SIGNATURE D'UNE CHARTE

Depuis cinq ans, le dialogue initié entre la profession et la Ville de Nice a permis de proposer 20 places en régulation et trois zones de stationnement pour environ 50 places. En complément, en décembre 2011, une charte visant à promouvoir l'éco-comportement des conducteurs d'autocar a été signée. ■

→ [www.fntv.fr/transport-par-autocar](http://www.fntv.fr/transport-par-autocar)

**Groupes** → Du circuit à l'excursion



**TOUT LE TERRITOIRE**

# L'autocar, nouvelle façon de voyager

**Le car est avant tout un outil touristique, que ce soit pour une simple excursion ou un circuit. Que l'on emprunte un train, un avion ou un bateau, difficile de faire un voyage sans utiliser l'autocar.**

**L'un des principaux atouts de l'autocar** réside dans la souplesse qu'il procure aux voyageurs : trajet, disponibilité, nombre de personnes transportées, confort. Sa réactivité lui permet de faire face à de nombreux imprévus. Il est le moyen de transport idéal pour une visite complète de régions aux attractions touristiques éparpillées, ou pour la conception de circuits thématiques qui supposent une multiplication des déplacements allant de l'hyper centre-ville d'une agglomération à la desserte de points les plus reculés. L'autocar s'impose comme l'outil idéal pour faire découvrir à un groupe les vastes régions françaises, dans lesquelles les sites touristiques peuvent être particulièrement morcelés. Ce qui en fait aujourd'hui le moyen de transport privilégié pour la visite des grands classiques du patrimoine culturel français. Qu'il s'agisse de Paris et de la région Île-de-France, des châteaux de la Loire ou encore de la Côte d'Azur, l'autocar est présent sur toutes les routes de France.

## **PAS QUE DES SENIORS!**

Longtemps associé au « tourisme gris », l'autocar séduit aujourd'hui une population bien plus diverse. En effet, 35 % des voyageurs en autocar ont entre 25 et 50 ans, et 35 % ont plus de 50 ans. Les jeunes sont de plus en plus séduits par l'esprit « routard » du voyage en autocar, qui permet de visiter de nombreux lieux pour un coût minime. Le succès du cabotage national sur les lignes internationales le confirme. ■



## **3 milliards d'euros**

de chiffres d'affaires générés annuellement en France par le tourisme de groupe, qui utilise l'autocar comme moyen de transport privilégié.

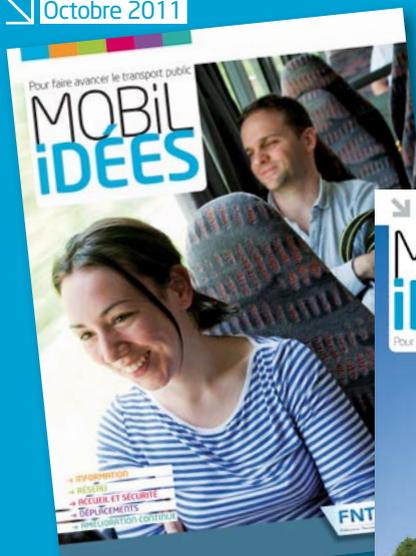
**96%** des groupes sont français, suivis par les Américains, les Britanniques et les Japonais.

**50%** des déplacements sont des excursions (une journée).

**25%** des séjours de plus de cinq jours.

**70%** des déplacements ont lieu en France.

Octobre 2011



Spécial pôles d'échanges

MOBIL  
IDÉES

Pour faire avancer le transport public



Octobre 2012



Octobre 2013



**Tous les anciens numéros** du guide Mobil'idées sont disponibles sur le site de la FNTV en version digitale. Découvrez les retours d'expériences et les bonnes pratiques sur un mode de transport attractif.

106, rue d'Amsterdam  
75009 Paris  
Tél. : 01 40 82 62 72  
[www.fntv.fr](http://www.fntv.fr)  
[www.mobil-idees.fr](http://www.mobil-idees.fr)

La FNTV remercie les adhérents et partenaires qui se sont investis dans la réalisation de ce document, au travers de leurs témoignages et/ou de leur contribution au recueil d'informations.

**Conception-réalisation :**  SPÉCIFIQUE - [www.specifique.com](http://www.specifique.com)  
9 passage Sainte-Avoye, 75003 Paris - Tél. 01 40 29 03 29

**Rédaction :** Spécifique, FNTV.

**Crédits photos :** DG-Promo/Istock Photo (couv); Élohirm Carrau/Spécifique (pp. 5, 13 et 17); Gilles Huguet/EDF (p. 11); FNTV.

Ce document est imprimé par la Stipa sur du papier Claro Silk, 50 % de fibres recyclées et 50 % de fibres PEFC (issues de forêts gérées durablement).

Réalisé avec le soutien de l'AFTRI



**FNTV** 

Fédération Nationale des Transports de Voyageurs