

➤ La région, nouvelle autorité organisatrice

MOBIL IDÉES

Pour faire avancer le transport public



OCTOBRE 2015 - N°5

FNTV 
Fédération Nationale des Transports de Voyageurs

INTERVIEW P. 04

Jacques Auxiette, président de la Région Pays de la Loire
et de la commission Transports de l'Association des Régions de France (ARF)

ÉTUDE DE CAS P. 06

Lignes Express Régionales de PACA : l'exception devenue la règle

OFFRE DE TRANSPORTS PAR AUTOCAR P. 08

- Verdun-Châlons, quand le car prend le relais du train
- Nice-Marseille, une desserte rapide et efficace
- Aubusson-Clermont-Ferrand, faciliter les trajets quotidiens des usagers
- Grenoble-Lyon Saint-Exupéry, une LER exploitée sans subventions publiques
- Amiens-Beauvais, un cadencement bien pensé
- Reims-Troyes-Châlons, s'adapter aux besoins de son territoire
- Nantes-Poitiers, deux régions pour une ligne très fréquentée
- Roanne-Lyon Part-Dieu, l'autocar complémentaire du train

INFORMATION VOYAGEURS P. 16

- Communication renforcée vers les voyageurs en Rhône-Alpes
- Organiser son voyage simplement avec SimplicIM Lorraine
- Comités de lignes en Rhône-Alpes : échanger pour améliorer la qualité de service

INFRASTRUCTURES P. 19

- Gare routière de Toulouse, objectif 2020
- Gares routières en Île-de-France, un enjeu pour la Région

TARIFICATION P. 22

- Transport multimodal en PACA : un abonnement unique

FORMATION P. 23

- Formation au transport scolaire, la Bourgogne à bonne école

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.



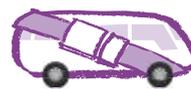
Plus accueillant



Plus écologique



Plus économique



Plus sûr

Répondre aux besoins de mobilité d'aujourd'hui



Les Conseils régionaux ont déjà mis en œuvre de nombreuses actions en matière de transports, que cela concerne l'offre, la tarification ou l'information voyageurs.

Les habitudes de déplacements des Français ont beaucoup

changé et imposent de faire évoluer les offres de transport. La récente libéralisation des lignes nationales, permise grâce à la loi Macron, va dynamiser les initiatives privées. Une nouvelle complémentarité d'offre va se créer avec le transfert de compétence du transport interurbain aux Régions en 2017, pour simplifier et améliorer la cohérence des réseaux de transport public.

Certaines régions n'ont pas attendu la réforme territoriale NOTRe pour intégrer l'autocar dans leur réflexion et constituer des réseaux de Lignes Express Régionales (LER) répondant aux exigences de service public les plus pointues. Cette cinquième édition du guide *Mobil'Idées*, publié par la FNTV, permet de découvrir les nombreuses actions déjà mises en œuvre par

les Conseils régionaux, que ce soit en matière d'offre de transport, d'intégration tarifaire, d'information voyageurs, d'infrastructures ou encore de formation. La FNTV souhaite que la diversité, l'efficacité et la pertinence de ces bonnes pratiques contribuent à l'élaboration de politiques de transport innovantes et ambitieuses.

Réforme territoriale

Partir des besoins de mobilité

Interview de **Jacques Auxiette**

Jacques Auxiette est président de la Région des Pays de la Loire et de la commission Transports de l'Association des Régions de France (ARF). Il revient pour *Mobil'idées* sur la vision de l'ARF concernant les lignes interurbaines par autocar et le nouveau rôle des Régions dans les politiques de mobilité.

↳ Quels sont les changements imposés par la loi Nouvelle Organisation territoriale de la République ?

Jacques Auxiette : La loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) prévoit le transfert de la compétence transport des Départements aux Régions, c'est-à-dire les lignes routières régulières, le transport à la demande, le transport scolaire et les ports départementaux. Cela représente un transfert budgétaire très significatif. Ces compétences entraînent plus de 4 milliards d'euros de dépenses chaque année.

↳ Cette loi va-t-elle améliorer l'offre de transport public ?

J.A. : Cette évolution répond à une volonté de simplification de l'action publique, en répar-

tissant les compétences en matière de mobilité entre deux niveaux de Collectivités au lieu de trois : les Communes/Intercommunalités, et les Régions. C'est donc une avancée majeure pour qu'il y ait plus de cohérence entre les offres de transport public. Demain, cela se traduira par une plus grande intégration tarifaire, permettant avec un seul billet de faire un trajet « train + autocar », voire « train + autocar + transports urbains », en se coordonnant avec les agglomérations. Les Régions pourront réorganiser les lignes et les horaires afin d'offrir de nouvelles correspondances entre les trains et les autocars et entre autocars.

↳ Quel sera le rôle des Régions ?

J.A. : Les Régions ont depuis longtemps intégré la dimension multimodale dans leurs politiques de mobilité : l'autocar représente aujourd'hui 23% de l'offre régionale (avant transfert des lignes départementales), le reste étant assuré par le mode ferroviaire. On voit bien que l'autocar est un mode de transport complémentaire au ferroviaire. Il y a en moyenne huit fois plus de voyageurs dans les trains régionaux (TER) que dans les autocars régionaux. Chaque mode a donc son propre domaine de pertinence. Pour apporter les bonnes réponses en matière d'offre, il faut donc partir des besoins de mobilité.



Le nouveau rôle des Régions permet une plus grande lisibilité et une meilleure efficacité des services de mobilité. //

La réorganisation de l'offre de transports et l'homogénéisation des tarifications constituent des chantiers assez considérables pour les Régions, surtout pour celles qui fusionnent presque au même moment. Ainsi, certaines auront à faire converger jusqu'à plus de 15 tarifications départementales différentes. Au final, cette simplification des rôles apportera pour les voyageurs une plus grande lisibilité et une plus grande efficacité des services de mobilité.

↳ Qu'en est-il des transports scolaires ?

J.A. : Les Régions mettront en place les organisations adéquates pour assurer la proximité nécessaire avec les territoires. Grâce à l'exercice de leurs compétences en matière de TER et de lycées, les Régions ont déjà une forte expérience. L'idée n'est bien sûr pas de tout recentraliser au niveau des futures capitales régionales. Bien au

contraire, les Régions s'appuieront sur les acteurs de proximité, notamment les communes, les intercommunalités ou encore les associations de parents d'élèves. Ce système de délégations est déjà largement utilisé par les Départements, 83 % d'entre eux déléguant, au moins partiellement, la compétence transports scolaires à des autorités organisatrices de deuxième niveau.

↳ Comment les Régions vont-elles gérer la libéralisation de l'autocar ?

J.A. : Les Régions regrettent qu'au moment où on leur transfère de nombreuses lignes routières conventionnées, il est aussi fait le choix de libéraliser totalement le transport par autocar. Cela risque de bouleverser l'équilibre économique de ces lignes sans pour autant améliorer le service aux voyageurs. Afin d'éviter un tel bouleversement, les Régions ont proposé de mieux réguler cette libéralisation pour permettre un développement coordonné des autocars librement organisés et des lignes conventionnées par les Régions.

LIGNES EXPRESS RÉGIONALES DE PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

↗ Un réseau précurseur

→ **Né au tournant des années 1980** sous l'impulsion et la prise d'initiative de transporteurs pionniers, le réseau LER a longtemps fait figure d'exception dans le paysage national des réseaux de transports publics. Aujourd'hui, ce modèle inspire de nombreuses régions dans leur politique de transports, et devient progressivement la règle à travers tout le pays.

Dès son origine, le réseau a fait reposer son succès sur des caractéristiques fortes. D'abord, l'idée d'un réseau routier dont la vocation est de capter les mobilités régionales de moyenne et de longue distance, tout en misant sur un haut niveau de services.

Autre particularité : ce réseau s'appuie sur les infrastructures autoroutières ; les autocars LER sont les premiers à avoir emprunté les autoroutes pour bâtir et proposer une offre de service rapide. Enfin, il s'agit d'un réseau routier régional organisé et conventionné par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Dans la foulée de la mise en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs et longtemps avant la décentralisation ferroviaire, cette Région a organisé un réseau routier régional et passé convention « sans intermédiaire » avec des exploitants régionaux.

Ces caractéristiques inspirent aujourd'hui de nombreux réseaux départementaux et régionaux. Plus de 30 ans après sa naissance, le « réseau express régional » (qui a évolué au fil du temps) affiche des performances, une offre de services et un taux de satisfaction clientèle qui sont un encouragement pour la Région et les opérateurs régionaux de transports (neuf transporteurs LER).

Les 22 lignes du réseau LER (7 millions de kilomètres annuels) transportent chaque année plus d'un million de voyageurs et desservent plus de 300 communes sur l'ensemble du territoire régional, dans un contexte

économique et contractuel de maîtrise des coûts d'exploitation. La réorganisation en cours du réseau doit permettre de renforcer encore son attractivité en améliorant les temps de parcours ainsi que la complémentarité avec le réseau TER et les réseaux départementaux. Enfin, la réforme tarifaire régionale, notamment caractérisée par la mise en place de la gamme tarifaire ZOU (*lire p. 22*), parvient à séduire de nouveaux voyageurs (augmentation de la fréquentation +2,39% entre 2012 et 2013).

Au final, bien avant le vote de la loi Macron et de la réforme territoriale, le réseau LER a fait la double démonstration de la pertinence de l'autocar pour capter les mobilités régionales voire interrégionales (exemple de la LER Marseille-Grenoble) et de la capacité des régions à organiser une offre routière de qualité en cohérence avec l'offre ferroviaire. Un exemple qui fait déjà des émules dans les régions françaises, à l'image des actions présentées dans les pages qui suivent.

À suivre

Offre de transports par autocar	p. 08
Information voyageurs	p. 16
Infrastructures	p. 19
Tarification	p. 22
Formation	p. 23



Offre de transports par autocar

- www.transdev-grandest.fr
- www.cr-champagne-ardenne.fr

Verdun-Châlons → Qualité de service



**CHAMPAGNE-ARDENNE
ET LORRAINE**

Quand le car prend le relais du train

Plus assez rentable, la ligne ferroviaire Verdun-Châlons-en-Champagne périclitait. La Région a trouvé la solution en la remplaçant par une ligne d'autocar, dont les qualités ont vite supplanté celles du train.

POURQUOI? Avec 15 voyageurs par train, la ligne 5 Verdun-Châlons-en-Champagne n'était plus rentable mais répondait à un besoin de mobilité. Le coût annuel de maintenance du rail s'élevait à 1,6 million d'euros, et celui de la remise à niveau de la ligne à 60 millions d'euros. Les conseils régionaux de Champagne-Ardenne et de Lorraine ont donc recherché des solutions pour pérenniser cette ligne et lui redonner une attractivité assurant sa survie. Christophe Chartrain, Directeur délégué TER SNCF du réseau Champagne-Ardenne, a travaillé sur cette question. Le transport par autocar s'est rapidement imposé comme une évidence, offrant un confort équivalent voire supérieur à celui du train pour les voyageurs.

COMMENT? Sur la ligne 5, les voyageurs bénéficient du confort d'autocars de grand tourisme aux normes environnementales Euro 6, avec l'aménagement de deux espaces salons et d'un rack spécifique pour les vélos. Ils disposent de sièges inclinables, d'une machine à café, de la presse quotidienne, de prises électriques, de liseuses, d'écrans de télévision diffusant des programmes d'informations en direct et d'une connexion Wi-Fi gratuite. Des tablettes Internet sont mises à disposition.

Le passage sur route, sous l'égide de Transdev Grand Est, s'est accompagné d'une amélioration

sensible de l'offre avec deux allers-retours de plus à la mi-journée. Deux véhicules réalisent cinq allers-retours quotidiens entre Verdun et Châlons en semaine, ainsi que trois allers-retours les week-ends, soit un total d'une à deux dessertes hebdomadaires supplémentaires. Les horaires ont été calibrés en fonction des correspondances ferroviaires vers Paris et Nancy pour un trajet de 1h48. La ligne par car dessert davantage de points d'arrêts qu'auparavant et nécessite des doublages sur certains services. Il est par ailleurs possible d'acheter son billet de train directement à bord des cars.

LES « PLUS » : En raison de son succès, la ligne pourrait être prolongée jusqu'à Reims. Un espace d'achat de titre en ligne est disponible à la médiathèque de Sainte-Menehould. ■

- **30 000** voyages en 2014
- Premier départ **5h42**
- **5** conducteurs affectés à temps complet à la ligne
- Chiffre d'affaires estimé **420 000 €** (en 2014)

→ www.info-ler.fr
→ www.phoceens-cars.com

Nice-Marseille → La LER 20



PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Une desserte rapide et efficace

Pour relier les principales villes de PACA, en complémentarité au rail,
le Conseil régional a mis en place 22 Lignes Express Régionales (LER).
La LER 20 est l'une d'entre elles.



• **125 000**
à 135 000 personnes
voyagent chaque année
sur la LER 20

POURQUOI? Faciliter les déplacements des usagers entre Nice, Aix-en-Provence et Marseille.

COMMENT? L'initiative remonte à... 1976. Les cars Phocéens mettent alors en place cette liaison. Au fil des ans, la Région n'a eu de cesse de densifier cette Ligne, qui propose aujourd'hui cinq allers-retours quotidiens en semaine et trois les dimanches et jours fériés. Entre autres arrêts clés, elle dessert les universités d'Aix et Nice. On ne s'étonnera donc pas de trouver les étudiants en nombre dans cette Ligne Express Régionale. D'autant qu'elle est éligible à la tarification ZOU! Une alternative particulièrement avantageuse pour les moins de 26 ans. *(lire aussi p.22)*

LES « PLUS » : La LER 20 emprunte à la fois la route nationale et le réseau autoroutier. Avec un trajet effectué en moins de trois heures par l'A8, elle garantit donc un temps de parcours rapide entre les villes. ■

+ L'AVIS DE L'ÉLU

Jean-Yves Petit,
vice-président délégué
de la région PACA,
en charge des Transports
et de l'Éco-mobilité

[...] La Région a été attentive à ce que ses 22 LER desservent non seulement les grandes villes mais aussi l'arrière-pays, afin que les habitants des petites communes puissent circuler facilement. La Région remplit là une mission clé : permettre à tous les usagers d'accéder à la mobilité, quel que soit leur lieu d'implantation dans le territoire." //



Offre de transports par autocar

→ www.regionlimousin.fr

Aubusson-Clermont-Ferrand → Liaison directe



Faciliter les trajets quotidiens des usagers

Depuis le 1^{er} septembre 2015, une nouvelle liaison routière est assurée quotidiennement entre Aubusson et Clermont-Ferrand. Elle complètera avantageusement les solutions de transports en place, qui nécessitent des correspondances et prennent du temps.

POURQUOI? Simplifier les trajets quotidiens entre Aubusson et Clermont-Ferrand en proposant une liaison directe.

COMMENT? À l'initiative du Conseil régional du Limousin, une liaison routière de 87 km relie directement le bassin de vie Aubusson-Felletin à la capitale de l'Auvergne. Son temps de parcours

est estimé à 1h54 et, pour l'heure, deux dessertes quotidiennes sont programmées (quatre les lundi et vendredi); elles permettront notamment de rejoindre les correspondances ferroviaires pour Lyon.

La liaison marquera par ailleurs trois arrêts à Clermont-Ferrand, un à l'entrée de la commune, le deuxième à l'intersection des lignes de tramway, le troisième, au niveau du pôle d'échanges pour la gare SNCF.

ET APRÈS... Le fort potentiel de la ligne permet d'ores et déjà d'envisager une montée en charge de l'offre. ■



• 8000 à 16000
C'est le nombre de **voyages annuels** que devrait enregistrer chaque année cette nouvelle liaison

+ L'AVIS DE L'ÉLU

Gilles Pallier,
vice-président du Conseil
régional du Limousin
en charge des Transports

[...] Cette nouvelle liaison, inscrite durablement dans le réseau de transport régional, était d'autant plus attendue que l'est du Limousin ne dispose d'aucune desserte ferroviaire. Elle permettra aux habitants d'Aubusson et des communes alentours de bénéficier des services vers Clermont-Ferrand tous les jours de l'année." //



→ www.faurevercors.fr
→ www.rhonealpes.fr

Grenoble-Lyon Saint-Exupéry → Financement



RHÔNE-ALPES

Une LER exploitée sans subventions publiques

La ligne express régionale reliant Grenoble à Lyon Saint-Exupéry est gérée, pour la Région, en délégation de service public, sans subventions publiques. Sa fréquentation est en hausse avec un très fort taux de satisfaction clientèle.

POURQUOI? La ligne Grenoble-Lyon Saint-Exupéry a été créée dès 1980, sans aucune aide publique. Son équilibre économique s'est construit petit à petit, au rythme de la croissance de l'aéroport de Lyon et grâce à l'investissement régulier de la société Faure Vercors dans l'offre de services et le niveau de prestations offerts. En 2009, la Région Rhône-Alpes a renouvelé pour sept ans l'exploitation de la ligne.

COMMENT? La société Faure Vercors, pour le compte du Conseil régional de Rhône-Alpes, propose 23 allers-retours quotidiens entre ces deux villes (21 le samedi et 20 le dimanche). L'offre est cadencée à l'heure, voire à la demi-heure en heure de pointe. Le trajet de 92 km prend 1h05 à peine, grâce à l'utilisation de la voie réservée aux autocars à l'entrée de Grenoble. Neuf autocars de grand tourisme sont affectés à cette ligne qui ne compte que trois arrêts (Grenoble gare routière, Grenoble presque/Pont d'Oxford et Lyon Saint-Exupéry). Résultats : 93 % des clients sont satisfaits et une hausse globale de 42 % de la fréquentation a été observée.

LES « PLUS » : Une ligne Voiron/Lyon Saint-Exupéry a été lancée en complément de la desserte de Grenoble. Le personnel est motivé et formé à la pratique de l'anglais. L'affichage

des vols de Lyon Saint-Exupéry est disponible en temps réel à l'intérieur du car. ■



- Une clientèle féminine à **59%**
- **41,9%** sont des cadres et professions intellectuelles supérieures
- **15%** sont des **étrangers**
- **330 000** voyages effectués par an
- **Plus de 50 000 €** investis chaque année pour des plans d'actions commerciales

Offre de transports par autocar

→ www.keolis-oise.com
→ www.picardie.fr

Amiens-Beauvais → Desserte régionale



Un cadencement bien pensé

La liaison routière régionale Amiens-Beauvais est une ligne phare parmi les services en autocar du réseau régional de transport. Son dynamisme la place parmi les cinq plus fréquentées de France.

POURQUOI? La ligne Amiens-Beauvais n°30 offre un accès facile à Amiens (universités, gares et hôpital) et Beauvais (entrée de la ville et centre-ville lycée), desservant l'aéroport de Beauvais-Tillé et effectuant des arrêts intermédiaires aux communes de Froissy et Breteuil. Reprise en 2008 par la Région Picardie, cette ligne se caractérise par son cadencement soutenu, ce qui en fait l'une des plus fréquentées de France.

COMMENT? Assurée en délégation de service public par Keolis Oise depuis 2014, la ligne propose 18 allers-retours par jour en semaine, avec des horaires cadencés. Les véhicules sont accessibles aux personnes à mobilité réduite sur réservation, possèdent un accès Wi-Fi, des prises électriques, un terminal de paiement par carte bancaire, un rack vélo en soute et des soutes à bagages d'une capacité revue à la hausse pour répondre aux besoins de place pour les étudiants. L'information voyageurs a été développée par les autorités



- **12500** voyageurs mensuels en moyenne en 2014
- **14%** d'actifs
- **69%** d'étudiants
- **17%** d'occasionnels

organisatrices du syndicat mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO). ■

+ L'AVIS DE L'ÉLU

Daniel Beurdeley,
vice-président du Conseil
régional de Picardie
en charge des transports

[...] L'aéroport Beauvais-Tillé est aujourd'hui mieux desservi. En janvier 2014, à l'occasion d'une nouvelle évolution de l'offre, le Conseil régional a amélioré la desserte de l'aéroport. Le passage par l'aéroport est systématique, sauf pour les trajets directs." //

→ www.courrierdelaube.fr
→ www.cr-champagne-ardenne.fr



CHAMPAGNE-ARDENNE

Reims-Troyes-Châlons → Offre étoffée

S'adapter aux besoins de son territoire

La Région Champagne-Ardenne a étoffé l'offre sur la ligne d'autocar entre Reims, Troyes et Châlons, en proposant notamment des allers-retours supplémentaires, de nouveaux horaires et une tarification simplifiée.

POURQUOI? En l'absence de ligne ferroviaire directe entre Reims, Troyes et Châlons-en-Champagne, le car est le principal transport en commun régional. Le transport sur cette ligne TransChampagneArdenne, utilisée par les étudiants et les voyageurs « occasionnels », est assuré par les Courriers de l'aube. En 2013, la Région a souhaité étoffer l'offre de cette ligne.

COMMENT? La ligne a été prolongée jusqu'à Reims et trois allers-retours supplémentaires du lundi au vendredi ont été ajoutés. Pour mieux répondre aux attentes des usagers, de nouveaux horaires ont été établis ainsi que des arrêts en zone urbaine. La simplification de la tarification a entraîné une baisse moyenne de 40% du prix du voyage et le déploiement de cartes d'abonnement sans contact est en cours. ■

Zoom sur

La contribution financière

de la Région permet un tarif attractif et l'amélioration du service offert aux clients : véhicules neufs, climatisation et Wi-Fi à bord, information sur l'arrivée du prochain arrêt, billettique sans contact avec possibilité de payer en carte bleue, module d'envoi de SMS en cas de perturbations.

- **19 trajets** par jour
- **45 824 voyageurs** transportés entre les deux principaux bassins d'emploi de la région en 2014, soit une fréquentation en hausse de 2%

+ L'AVIS DE L'ÉLU

Pierre Mathieu,
vice-président Régional,
délégué aux Infrastructures,
aux Transports et
à la Mobilité durable

[...] La ligne TransChampagneArdenne est le fer de lance porté par la Région. Le car permet plus de souplesse, la possibilité de faire plus d'arrêts et de desservir aussi la plateforme aéroportuaire de Vatry. Le service a été complètement revisité avec une très forte ambition." //



Offre de transports par autocar

- www.cta44.fr
- www.paysdelaloire.fr

Nantes-Poitiers → Co-gestion interrégionale



**PAYS DE LA LOIRE
POITOU-CHARENTES**

Deux régions pour une ligne très fréquentée

La ligne Nantes-Poitiers est co-gérée entre les régions des Pays de la Loire et de Poitou-Charentes. Depuis quelques années, son offre a été renforcée pour doubler la desserte de la ligne.



POURQUOI? Depuis les années 1970, la ligne Nantes-Poitiers est exploitée par la Compagnie des Transports de l'Atlantique (CTA44). Elle est conventionnée par les régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes. Troisième ligne régionale la plus fréquentée, son offre a été renforcée depuis 2011.

COMMENT? Aujourd'hui, les 190 km de la ligne sont effectués en 3h15, à raison de trois allers-retours quotidiens et deux le samedi. La ligne est en correspondance avec les trains nationaux en provenance de Paris et Bordeaux à la gare de Poitiers, et de Bordeaux et Lille en gare de Nantes. Le service a, de plus, été renforcé à destination

- **15 lignes régionales** par cars, dont 11 sont directement organisées par la Région
- **130 points** d'arrêts routiers
- Les cars représentent **5% du budget** régional transport contre **49%** pour les trains express régionaux et **23%** de l'offre kilométrique régionale tous modes confondus

des étudiants les vendredis et dimanches. En 2014, 66 370 voyages ont été recensés, soit une croissance de 3,8%.

À la fois aux couleurs des régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes, ces autocars sont équipés tout confort (climatisation, toilettes, sièges inclinables...) Ils sont aménagés pour le transport d'une ou deux personnes en fauteuil roulant, sur réservation. Des informations sonores et visuelles sont données tout au long du parcours, à destination des personnes malvoyantes ou malentendantes. ■

→ www.autocarsplanche.net
→ www.rhonealpes.fr

Roanne-Lyon Part-Dieu → Complémentarité fer/route



RHONE-ALPES

L'autocar complémentaire du train

En complément de l'offre ferroviaire, une desserte par car permet aux voyageurs d'effectuer chaque jour la liaison Roanne-Lyon-Part Dieu jusque tard dans la soirée.



POURQUOI? Pour renforcer la desserte ferroviaire entre Roanne et Lyon-Part Dieu, moins bien assurée en soirée.

COMMENT? Depuis 2007, les Cars Roannais exploitent un service routier en complément de la ligne TER qui relie Roanne à Lyon-Part Dieu et dont les horaires sont définis par la région Rhône-Alpes. Ainsi, en 2012, une nouvelle liaison a été mise en place : elle quitte Roanne à 19h45, arrive à Lyon-Part Dieu à 22h puis repart dans la foulée, les voyageurs arrivant à Roanne à 0h32. Les horaires ont changé au gré des contraintes d'exploitations de la SNCF, preuve que le car est un mode de transport souple et adaptable et que les deux modes offrent une complémentarité certaine.

• **6 000 voyages** ont été enregistrés sur cette ligne en 2014

LES « PLUS » : Les voyageurs bénéficient ici du haut niveau de service de cars modernes et confortables. Mais surtout, cette offre, déployée peu après l'annonce des nouveaux horaires du TER, prouve, s'il le fallait encore, que les liaisons routières efficaces sont simples et rapides à mettre en place. Par ailleurs, leur coût de production étant inférieur à celui du transport ferroviaire, leur déploiement reste économique. ■

→ www.keolis-drome-ardeche.fr
→ www.rhonealpes.fr

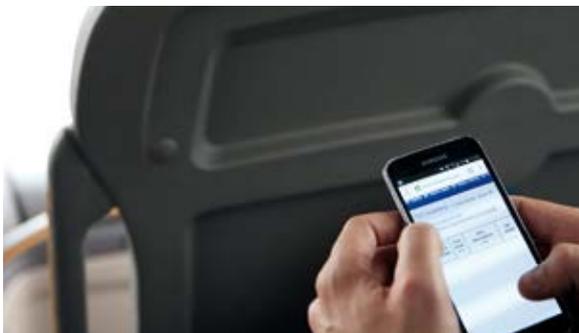
Aubenas-Privas-Valence → Communication



RHÔNE-ALPES

Communication renforcée vers les voyageurs

En Ardèche, seul département qui n'a plus de desserte ferroviaire voyageurs, l'autocar a su trouver toute sa place et devenir le mode de référence, en proposant, entre autre, une communication renforcée pour les voyageurs.



- **27 allers-retours** par jour
- **339 372 voyages** avec la ligne 73 en 2014
- **45 % des services** de transport de voyageurs par autocar sont assurés directement par la Région

POURQUOI ? En 2013, la Région Rhône-Alpes a repris à la SNCF la gestion des 10 lignes intégralement routières, dont 5 desservant l'Ardèche. La gestion directe par la Région a permis d'améliorer le confort des passagers, en développant l'information voyageurs.

COMMENT ? Sur la ligne Cars Rhône-Alpes 73, exploitée par Keolis Drôme Ardèche, les voyageurs peuvent s'abonner à un service d'alertes par SMS, et recevoir les informations concernant la ligne. Le système TIMEO leur permet également d'être informés du prochain passage à un arrêt, par envoi de SMS. À bord, des écrans TFT (Thifilm transistor), indiquent les arrêts et les correspondances des trains aux gares de Valence-Ville et Valence-TGV en temps réel.

LES « PLUS » : L'année 2015 a débuté par une campagne de communication par adhésifs sur l'arrière des cars, autour de trois thèmes : offre, prix et confort. Pour démontrer que le car est une véritable alternative à la voiture. ■

+ L'AVIS DE L'ÉLU

Jean-Jack Queyranne,
président du Conseil
régional de Rhône-Alpes

[...] Cette réorganisation va dans le sens d'une gestion de proximité renforcée, voulue par le Conseil régional et attendue par les voyageurs. La gestion directe nous permet ainsi plus de souplesse pour répondre aux exigences des usagers et une relation directe entre l'autorité organisatrice et son exploitant. " //

→ www.simplicim-lorraine.eu
→ www.lorraine.eu



Lorraine → SimpliCIM Lorraine

Organiser son voyage simplement

Grâce à ses 25 autorités organisatrices de transports, la Lorraine dispose d'une large offre de solutions de déplacement. Pour aider les usagers à en tirer tout le profit possible, elle a créé en 2012 SimpliCIM, système d'information multimodal accessible en ligne.

POURQUOI? Aider les usagers à composer leur voyage routier ou ferroviaire en Lorraine et même, au-delà des frontières, au sein de la Grande Région et en Europe.

COMMENT? L'utilisateur indique sur la plateforme www.simplicim-lorraine.eu ses adresses de départ et d'arrivée ainsi que le jour et l'heure du déplacement : le système d'information calcule alors automatiquement les solutions routières et ferroviaires qui s'offrent à lui. Des options peuvent être entrées pour, par exemple, commencer ou terminer son voyage à pied ou en voiture.



• **100 000** recherches d'itinéraires sont effectuées chaque mois

(Source : Conseil régional de Lorraine, 2015)

LES « PLUS » : SimpliCIM peut indiquer les services (écoles, hôpitaux, etc.) situés à proximité de la destination. L'utilisateur peut par ailleurs créer un compte personnel grâce auquel il sera automatiquement alerté en cas de perturbation du trafic ou sur lequel il pourra enregistrer ses itinéraires préférés. ■

+ L'AVIS DE L'ÉLU

Patrick Hatzig,
vice-président de la région
Lorraine, en charge
des transports.

[...] La mise en place de cette plateforme nous permet de réaliser une cartographie précise des modes de transports accessibles aux usagers dans la Région. Ainsi, nous pouvons repérer les dessertes complémentaires ou concurrentes entre les réseaux et agir, en partenariat avec toutes les autorités organisatrices, pour optimiser l'offre de transport." //

→ www.rhonealpes.fr

Rhône-Alpes → Comités de ligne



RHÔNE-ALPES

Échanger pour améliorer la qualité de service

Deux fois par an, les usagers des liaisons Valence-Privas-Aubenas et Annonay-Lyon peuvent participer à des comités de ligne. L'occasion de poser leurs questions et de renforcer la qualité du service.



• 30 à 40 usagers d'Ardèche sud participent régulièrement aux comités de ligne Ardèche sud

POURQUOI? Afin de renforcer les échanges avec les usagers des transports routiers et ferroviaires, le Conseil régional de Rhône-Alpes a créé dès 1997 des lieux d'écoute dédiés : les comités de ligne.

COMMENT? En plus des 26 existants pour les lignes ferroviaires TER, deux comités traitent exclusivement des dessertes routières des cars Rhône-Alpes pour les liaisons Valence TGV-Valence-Privas-Aubenas, Les Vans-Aubenas-Montélimar-Valence TGV, Vallon

Pont d'Arc-Montélimar-Valence TGV, le Pouzin-Pierrelatte et Annonay-Le Péage de Roussillon-Lyon. Il se réunissent deux fois par an et accueillent des élus locaux, des représentants du Conseil régional et du département, des opérateurs routiers et des usagers. Les questions abordées sont pratiques et portent, par exemple, sur la ponctualité, les travaux en cours ou encore le niveau de service.

LES « PLUS » : Les problèmes non résolus pendant le comité sont examinés ultérieurement par le Conseil régional qui transmet sa réponse dans un document de suivi mis en ligne à l'issue de chaque réunion. ■

+ L'AVIS DE L'ÉLUE

Valérie Malavieille,
conseillère régionale
et présidente du comité
de ligne Ardèche Nord
(Annonay-Lyon)

[...] Les comités de ligne sont un moment privilégié pour entendre les demandes des usagers et ajuster notre offre à leurs besoins réels. Pour exemple, nous avons décalé à leur demande un horaire en soirée, ce qui permet d'assurer systématiquement la correspondance entre l'offre ferroviaire et routière." //

→ www.haute-garonne.fr

Toulouse → Projet Matabiau 2020



Gare routière de Toulouse, objectif 2020

Point stratégique des transports de la Région, la gare routière de Toulouse va évoluer dans les prochaines années, quand le TGV reliera Paris à la Ville rose en trois heures.

POURQUOI? La gare routière Pierre Sépard, à Toulouse, est un carrefour de transit pour près d'un million de voyageurs. Elle est située à proximité de la gare ferroviaire de Toulouse-Matabiau et du réseau du métro. C'est aussi le point de départ du réseau départemental Arc-en-ciel, des lignes régionales, des lignes nationales, des lignes internationales et de la navette Tisséo, qui dessert tous les jours l'aéroport Toulouse-Blagnac.

COMMENT? L'arrivée du TGV mettant la ville à trois heures de Paris va bouleverser le quartier de la gare. Le pôle multimodal verra sa fréquentation actuelle de 17 millions de voyageurs par an bondir à près de 38 millions en 2024, avec un impact significatif sur la fréquentation de la gare routière. C'est tout l'accès à la gare qui est repensé. Un déménagement de la gare routière du côté de Périole est prévu. Le projet Matabiau 2020 vise à créer un pôle dynamique, un quartier d'affaires et des commerces. Il s'agira d'élargir

le centre-ville et de profiter d'un plan de densification majeure projeté à long terme. La gare routière, qui assure le départ et l'arrivée de 11 lignes régionales, sera intégrée au secteur Marengo, qui comportera un vaste parvis accueillant piétons, taxis et transports en commun avec station de métro et bus.

LE « PLUS » : Les employés de la gare routière peuvent s'exprimer en anglais et en espagnol. ■

- **1 million** de voyageurs transitent chaque année par la gare routière Pierre Sépard
- **80 000** départs de cars par an
- **+ de 8 000** départs régionaux

+ L'AVIS DE L'ÉLU

Jean-Luc Moudenc,
Maire de Toulouse

[...] Il va s'agir du plus important projet structurant de la Région pour les 20 prochaines années. Avec l'arrivée du train à grande vitesse et la connexion à cette plateforme multimodale, Matabiau va définitivement se hisser au rang de première porte d'entrée de Toulouse. Ce sera la carte de visite de la ville." //

→ www.stif.info

Île-de-France → Amélioration des équipements



↳ ÎLE-DE-FRANCE

Gares routières, un enjeu pour la Région

La gare routière, équipement d'intermodalité primordial dans l'aménagement des pôles d'échanges, est à la fois un espace de correspondance, d'attente et de services pour les voyageurs, mais aussi un équipement indispensable aux transporteurs pour une exploitation efficace de leurs réseaux.



POURQUOI? Le moment de la correspondance étant généralement considéré comme une contrainte, l'amélioration du fonctionnement des gares routières, de leur qualité et de leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est un enjeu important

pour le ressenti des voyageurs dans leur mobilité quotidienne. Au-delà de leur fonction transport, ces équipements revêtent une dimension urbaine qui peut contribuer à valoriser l'image des gares comme portes d'entrée des villes. Dans le cadre

- **200** gares routières en Île-de-France, dont 2/3 en grande couronne
- **75%** des voyageurs empruntant le car sont en correspondance avec un autre transport en commun : train ou bus
- **25%** des voyageurs utilisant les gares routières accèdent à la ville
- Depuis 2001, **40** projets de gares ont été réalisés et 40 autres sont en cours d'études



Le « Schéma directeur des gares routières » décrit les principes de politique régionale en faveur de ces infrastructures.

de l'amélioration de l'intermodalité dans les pôles d'échanges, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a élaboré le « Schéma directeur des gares routières » en mai 2009, qui définit les principes de la politique régionale en faveur de ces équipements, notamment les niveaux de services à atteindre, les modalités de financement des projets et le rôle des acteurs concernés (propriétaire, exploitant de la gare routière, exploitants des réseaux de cars).

COMMENT ? La politique régionale des gares routières doit permettre d'améliorer leur qualité de service pour qu'elles atteignent, au minimum, un niveau standard. Elle doit également contribuer à la réalisation de l'objectif de mise en accessibilité des réseaux de bus franciliens pour les personnes à mobilité réduite, comme exigé par la loi, et favoriser l'insertion urbaine de ces ouvrages. C'est le propriétaire des

gares routières qui a été reconnu comme l'acteur clé responsable de l'aménagement.

Le Schéma directeur du STIF a défini un référentiel de qualité de service portant sur différents sujets : confort de l'attente, information et accueil des voyageurs, repérages dans la gare, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), maintenance des équipements, entretien et propreté.

Le propriétaire de l'ouvrage s'engage à mettre en place le niveau de qualité de service requis lors de la réalisation des travaux et à le maintenir pendant la durée de l'exploitation prévue par la convention avec le STIF.

La maîtrise d'ouvrage des gares routières relève des gestionnaires de voiries : intercommunalités ou communes. Le STIF accompagne les maîtres d'ouvrages dans la définition de leur projet. Le « Schéma Directeur des gares routières » prévoit la possibilité, pour les propriétaires, de mobiliser différentes sources de financements des recettes liées à l'activité de la gare routière ou des subventions du STIF pour les gares routières de cinq postes à quai et plus. ■

→ www.regionpaca.fr
→ jeanyvespetit.over-blog.com

Provence-Alpes-Côte d'Azur → Abonnements multimodaux



PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Un abonnement **unique**

« Zou! Alternatif » est un abonnement unique qui permet aux usagers d'utiliser à leur convenance le train ou les cars interurbains pour assurer certains déplacements en PACA.



POURQUOI? Faciliter les déplacements des usagers qui voyagent régulièrement entre Marseille et Aix-en-Provence ou Marseille et Aubagne, et qui ont recours aux Trains Express Régionaux, aux cars interurbains ou combinent les deux.

COMMENT? En disposant d'un abonnement unique à ces modes de transports en un seul produit : ZOU! Alternatif. À l'initiative de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, cette solution a nécessité de supprimer les doublons potentiels entre les TER et les cars interurbains et de mieux répartir l'offre afin de garantir aux usagers un cadencement multimodal. Autrement dit, en fonction de l'heure ou du jour, il y a toujours (ou presque!) une solution de transport collectif pour assurer les déplacements sur ce trajet.

LES « PLUS » : La souscription à ZOU! Alternatif est très simple : tout le monde peut s'abonner sans contrainte d'âge et pour tous les motifs de déplacement. ■

+ L'AVIS DE L'ÉLU

Jean-Yves Petit,
vice-président délégué
de la région PACA,
en charge des Transports
et de l'Éco-mobilité

[...] ZOU! Alternatif a pour objectif de faciliter l'accès des usagers aux transports collectifs. La formule rencontre un tel succès que, en collaboration avec le département du Vaucluse, nous avons décidé de l'élargir aux liaisons Avignon-Carpentras et Cavaillon-Avignon d'ici la fin de l'année." //

→ www.regionbourgogne.fr

Bourgogne → Formation au transport scolaire



La Bourgogne à bonne école

Depuis dix ans, la Région Bourgogne et ses partenaires anticipent la pénurie de main-d'œuvre dans le transport de voyageurs, en particulier scolaire, en formant des conducteurs en zones rurales.

POURQUOI? Pour répondre aux besoins de main-d'œuvre des entreprises de transport en Bourgogne tout en favorisant le retour à l'emploi en zones rurales.

COMMENT? À l'initiative du Conseil régional de Bourgogne, Pôle emploi, les Organismes paritaires collecteurs agréés (OPCA) Transports et Services et les entreprises de transports représentées par la FNTV ont pris une part active à la mise en place et au financement de ces formations débouchant sur un emploi. Chaque semestre, des parcours qualifiants sont organisés afin de former des demandeurs d'emploi au métier de conducteurs en transports de voyageurs. Les entreprises s'inscrivent dès l'origine du projet dans le processus de recrutement et de formation, sécurisant ainsi l'intégration de leur futur salarié.

LES « PLUS » : L'initiative répond à une attente des entreprises de transports de la région qui, chaque année, ont besoin de 60 à 100 conducteurs pour répondre au développement de l'activité ou remplacer les collaborateurs qui partent à la retraite. Elle a aussi permis de faire connaître ce métier et de le proposer à des personnes à la recherche d'un emploi à temps partiel ou d'un complément d'activité. Cette action a créé une réelle dynamique de tous les acteurs de l'emploi et de la formation. ■

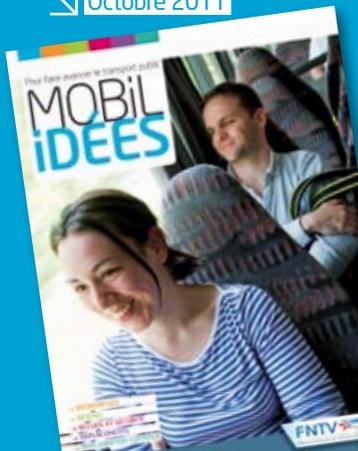


• **600 personnes** ont suivi ce parcours de formation

• **90 % de taux de retour**

à l'emploi, satisfaisant ainsi le besoin en main-d'œuvre des entreprises de la région

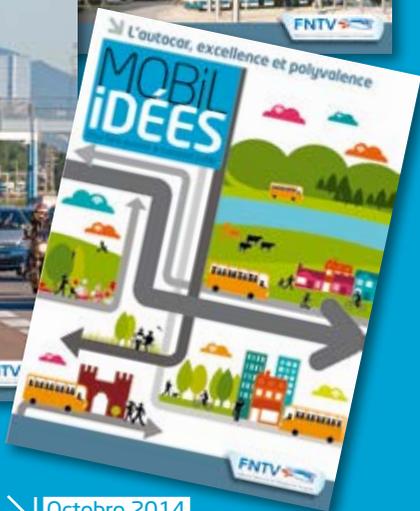
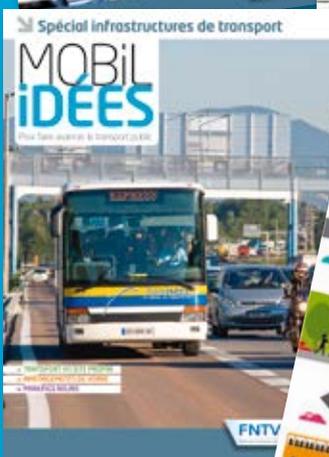
Octobre 2011



Octobre 2012



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.



Octobre 2013

Octobre 2014

106, rue d'Amsterdam
75009 Paris
Tél. : 01 40 82 62 72
www.fntv.fr
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
9 passage Sainte-Avoye, 75003 Paris - Tél. 01 40 29 03 29

Rédaction : Spécifique, FNTV.

Crédits photos : Florent Drillon (couv, pp. 3, 7, 16, 18, 22);
Vincent Colin/Keolis (p. 23); 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

