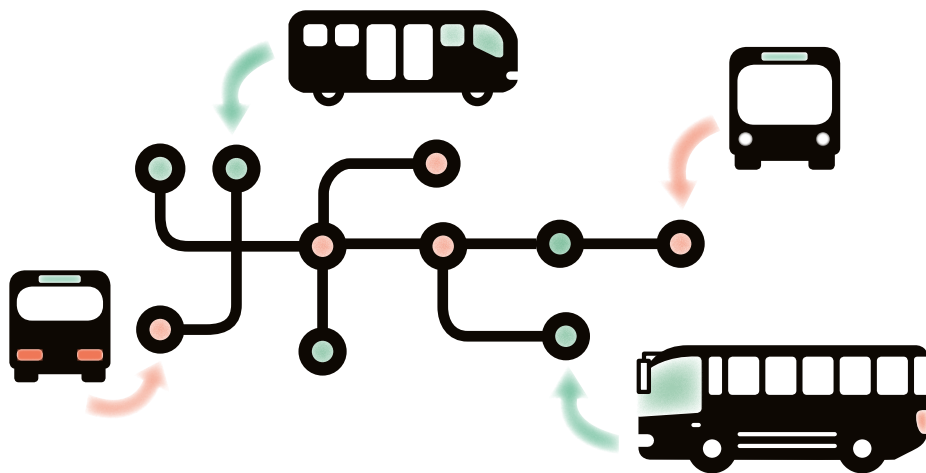


Les cars express au service de réseaux de transport multimodaux efficaces

→ Bonnes pratiques
en France
et en Europe



réseau
action
climat
france

Soutenu par


RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*


ADEME

AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Constat

Les transports collectifs, c'est-à-dire le transport ferroviaire et les transports urbains (métro, tramway, bus ou car), représentent 17,6 % de l'ensemble des kilomètres parcourus chaque année en France, soit près de 4 fois moins que la voiture¹.

Il est important de souligner que cet écart ne cesse de se creuser à mesure que l'on s'éloigne des grands pôles urbains français. Si à Paris, les transports collectifs comptent pour 34% des kilomètres parcourus, ce chiffre tombe à 13,3% dans les agglomérations de plus de 700 000 habitants et même 10,6% dans les villes de moins de 200 000 habitants. Enfin, cette part est de 4,8% dans les villes de moins de 50 000 habitants et 3,7% dans les communes hors attraction des villes².

Afin de respecter nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, la part des déplacements réalisés en transports collectifs devrait pourtant augmenter rapidement et significativement.

Le Secrétariat général à la planification écologique évalue par exemple qu'environ un quart de cette baisse devrait venir de l'abandon des trajets en voiture au profit d'autres modes de transport tels que les transports collectifs, le vélo ou encore la marche.

Le déploiement des transports collectifs est également un défi pour **accélérer la lutte contre la pollution de l'air** sans créer de coupures entre le centre des agglomérations et le reste du territoire. Ce défi est notamment posé par la mise en œuvre des zones à faibles émissions (ZFE) qui menacent de restreindre fortement l'accès aux agglomérations si un déploiement des alternatives de transport et un renforcement de l'accompagnement social ne sont pas intelligemment articulés avec les calendriers d'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants.

Enfin, **les transports collectifs sont également un défi social** dans un contexte d'augmentation importante du coût de possession et d'usage de la voiture: celui-ci pourrait augmenter de près de 16% à horizon 2027 pour atteindre près de 5 000 € par an et par véhicule³.

1 [Chiffres clés des transports](#), Ministère de la transition écologique, 2022.

2 Enquête mobilité des personnes, Insee, 2019.

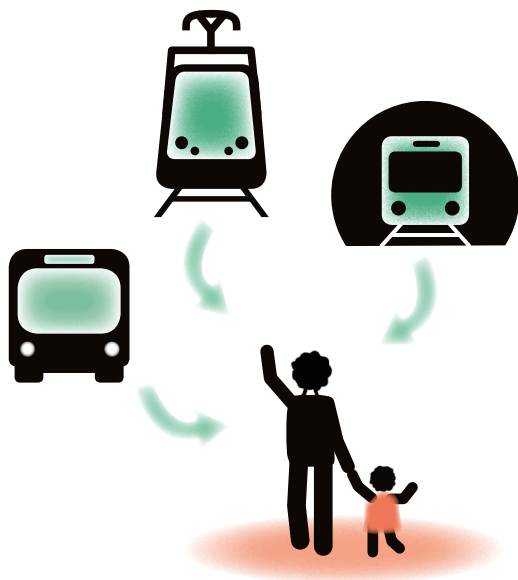
3 [Comment transformer la mobilité du quotidien?](#), Réseau Action Climat, octobre 2022.

La pertinence des cars express

Pour répondre à ces enjeux, la création de réseaux multimodaux, cohérents et lisibles intégrant le déploiement de lignes de car express devrait être une priorité politique. S'il existe aujourd'hui de multiples réseaux de cars, très souvent à l'échelle départementale, l'offre actuelle demeure principalement tournée vers la recherche d'un maximum de couverture géographique au détriment du temps de trajet et de la lisibilité des lignes.

Plusieurs travaux de recherche questionnent aujourd'hui cette problématique de l'efficacité des réseaux de car, à l'image des travaux du Forum vies mobiles : *100 réseaux de métro pour desservir la France*⁴.

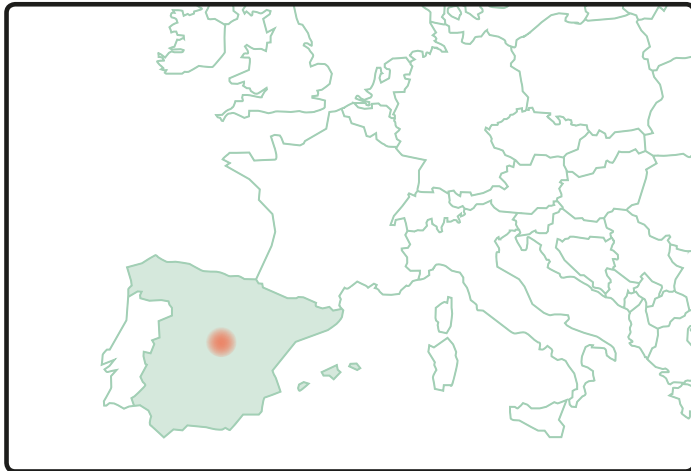
Il existe également de nombreux retours de bonnes pratiques en France et en Europe qui permettent d'ores et déjà d'illustrer concrètement les champs de pertinence des cars express.



⁴ [100 réseaux de « métro » pour desservir la France](#), Forum vies mobiles, 2022.

BONNES PRATIQUES
1
*** en France et en Europe ***

Un pari gagnant : l'exemple de Madrid



L'agglomération Madrilène est certainement la ville européenne ayant poussé le plus loin la logique de réseau de cars express : ces lignes assurent plus de 180 millions de voyages chaque année. Le métro et le tramway viennent compléter ce schéma de transport avec plus de 620 millions de voyages/an.

L'aire urbaine est organisée en trois zones : la ville de Madrid, la métropole et la région madrilène. Dans cette agglomération composée de 180 communes et près de 6,5 millions d'habitants, la dynamique démographique est la même que celle à l'œuvre dans de nombreuses villes européennes : l'agglomération continue de gagner des habitants mais ces derniers s'installent principalement en dehors de la ville de Madrid.

La spécificité du réseau de cars express de Madrid est d'être pensé comme un mode transport permettant de rabattre les voyageurs vers le métro ou le tramway. Plusieurs éléments ont permis de faire de cette organisation des transports une réussite :

des parkings relais sont systématiquement installés en bout de ligne, les stations sont pensées comme de véritables lieux d'interconnexion verticaux permettant un passage rapide depuis le bus ou tramway ou au métro.

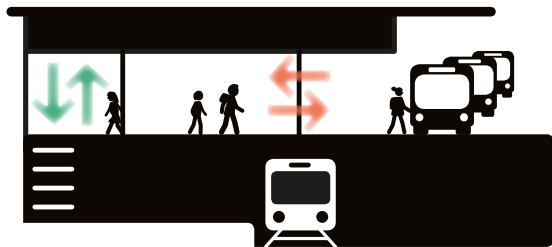
Enfin, ce réseau de cars bénéficie d'un maillage important avec plus de 350 lignes.

Plusieurs de ces lignes bénéficient également de voies dédiées.

Ces dernières ont

la spécificité de se situer au centre de la chaussée et d'être unidirectionnelles (vers le centre à l'heure de pointe du matin et inversement le soir). Cette organisation permet à la fois un gain d'espace et d'argent en limitant le coût des investissements.

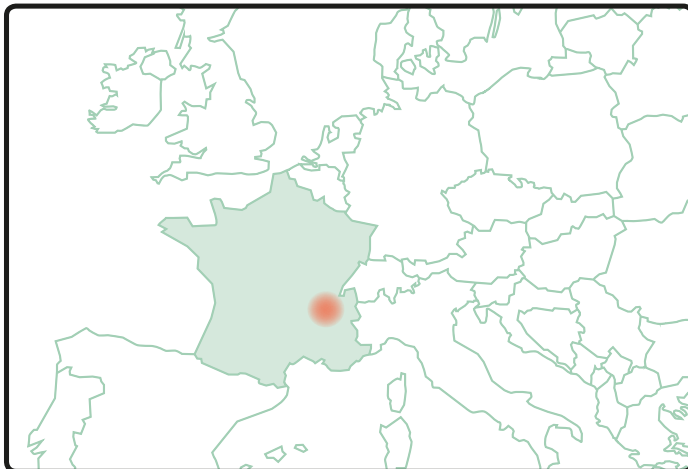
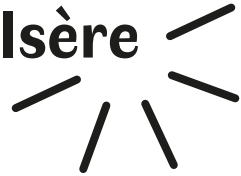
À l'échelle de l'aire urbaine, le ratio recettes/dépenses (R/D) est estimé à 45%⁵.



⁵ Retours d'expériences cars express, France mobilités, 2020.

BONNES PRATIQUES
2
*** en France et en Europe ***

**Une solution efficace pour
relier le cœur d'agglomération
au reste du territoire :
les cars express d'Isère**



Le réseau de cars de l'Isère, dont la gestion a été intégrée au réseau Auvergne-Rhône-Alpes depuis janvier 2023, compte notamment deux lignes express :

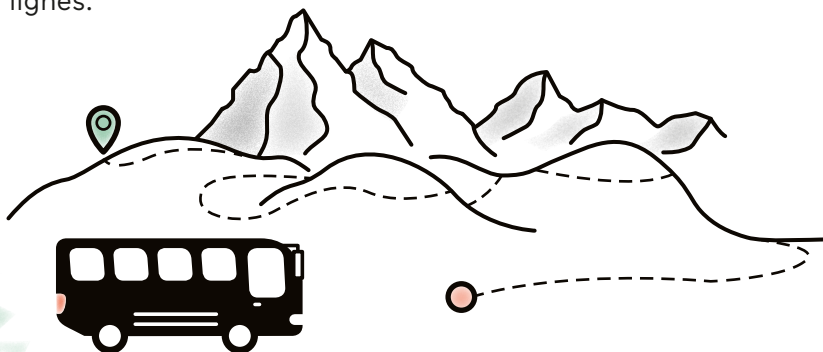
→ **Ligne express 1** Voiron – Grenoble – Lumbin

56 AR/jour soit un car toutes les 5 minutes en heure de pointe et toutes les 30 minutes en heure creuse.

→ **Ligne express 2** Voreppe – Grenoble – Champ-près-Froges

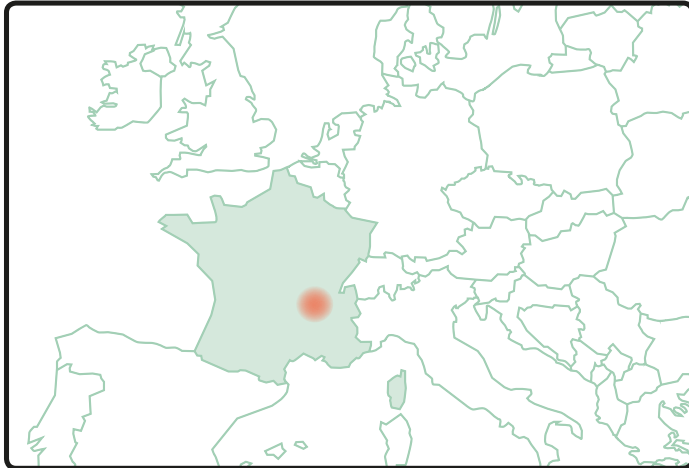
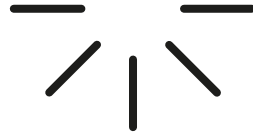
28 AR/jour soit un car toutes les 20 minutes.

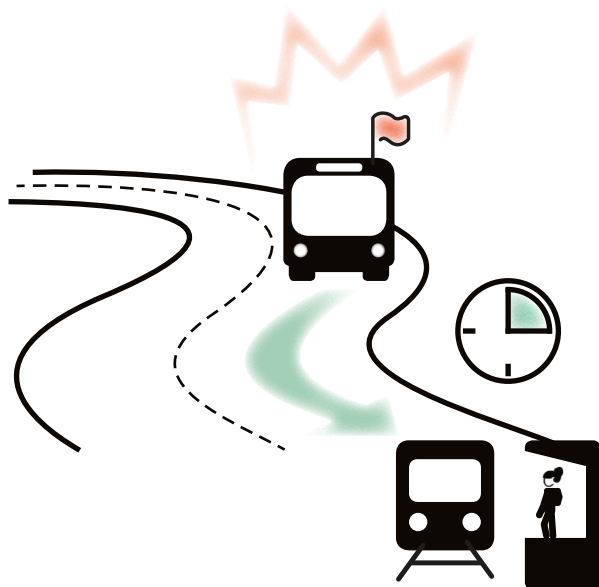
Ces deux lignes bénéficient d'une fréquentation importante qui peut obliger les voyageurs à rester debout sur certains trajets. **Sur la ligne express 1 la fréquentation est estimée à 5 000 voyageurs/jour soit près de 1 million de voyageurs/an.** Sur la ligne express 2 la fréquentation est elle de 1500 voyageurs/jour soit 350 000 voyageurs/an. En plus de sa fréquence, le service se distingue par l'existence d'une voie réservée: les cars express peuvent en effet utiliser la bande d'arrêt d'urgence de l'A480. Une fois dans l'agglomération grenobloise, les cars bénéficient de la voirie de bus de la métropole. Si le gain de temps permis par ces voies réservées est très limité (1mn sur la ligne express 1) elles permettent néanmoins d'apporter un grain de régularité important. Le coût de fonctionnement des lignes express (3 au total, il existe également une ligne express Vizille – Grenoble) est d'environ 7 millions d'euros/an. Ces 3 lignes sont gérées en délégation de service public. Le ratio R/D est estimé à 38% sur ces lignes.



BONNES PRATIQUES
3
*** en France et en Europe ***

Une solution de rabattement vers le transport ferroviaire : la ligne entre Dardilly et Vaise

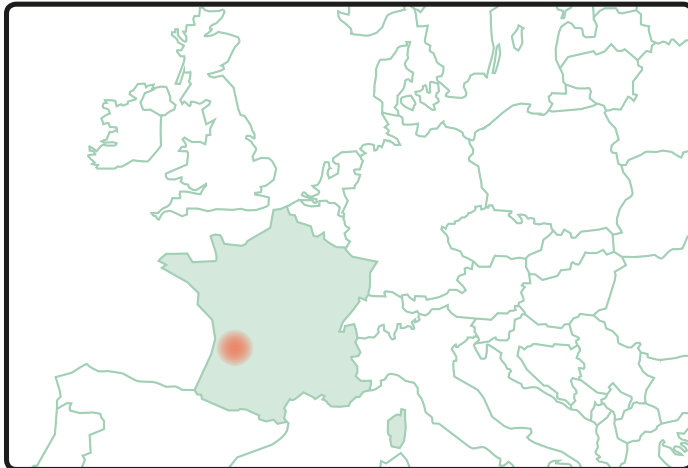




Dans l'Ouest de l'agglomération lyonnaise, la ligne de car 10E permet désormais de relier Dardilly à la gare de Vaise en moins de 20 minutes. Cette offre de transport est pensée comme une ligne de rabattement vers le métro et la Gare SNCF situés au terminus à Vaise. **Le temps de trajet (15mn) est optimisé grâce à l'existence d'une voie réservée sur l'ensemble du parcours.** Il s'agit de la route A6, déclassée sur cette portion et transformée en voie métropolitaine 6 (M6) et dont une voie est désormais dédiée aux transports collectifs et une seconde voie au covoiturage. La ligne dispose également d'un accès en site propre à un viaduc et un tunnel au niveau de la gare. Afin de faciliter l'accès à ce nouveau service de transport, un parking relais de 160 places a été créé au départ de la ligne à Dardilly (Porte de Lyon). **Une fois arrivés à Vaise, les voyageurs peuvent emprunter la ligne D du métro lyonnais ainsi que le train au départ de la gare de Vaise.** La ligne express compte un car toutes les 10 minutes soit environ 60 AR/jour.

BONNES PRATIQUES
4
*** en France et en Europe ***

**Une solution rapide
à mettre en œuvre : la ligne
entre Créon et Bordeaux**



La ligne de car express entre la commune de Créon et Bordeaux est certainement un des meilleurs exemples à ce jour pour illustrer la rapidité avec laquelle une offre de car express peut être déployée. En effet, il a fallu uniquement 9 mois entre l'idée et sa mise en œuvre. Cela a notamment été rendu possible grâce une très bonne coopération entre les différents acteurs impliqués: métropole, région, département, gestionnaire de voirie et opérateur de car.

La ligne dessert la commune de Créon (2 arrêts) ainsi que 6 autres communes avant d'arriver à Bordeaux (4 arrêts), soit un trajet total de 30 kilomètres. Le service propose une offre toutes les 15 minutes en heure de pointe et toutes les 30 minutes le reste de la journée soit une offre de 29 AR/jour. Le temps de trajet est similaire à celui en voiture (malgré les arrêts) mais pourrait être amélioré dans les prochaines années grâce au déploiement de voies réservées sur les axes à forte fréquentation. Le service bénéficie néanmoins déjà des couloirs de bus en site propre dans Bordeaux ainsi que du système de priorité aux feux déployé par Bordeaux Métropole (système Gertrude).

La ligne connaît une fréquentation croissante en étant passée de 500 voyageurs/jour lors de son lancement fin 2019 à près de 1000 voyageurs/jour fin 2023. Face au succès de cette première expérimentation, plusieurs autres lignes sont en projet: une deuxième ligne devrait voir le jour entre Bordeaux et Blaye à l'automne 2023 et d'autres lignes à destination du Bassin d'Arcachon, du Médoc et de Belin-Béliet doivent suivre. Le R/D est de 25%, soit un niveau classique, il pourrait néanmoins être fortement amélioré à mesure que des services équivalent se développent dans des territoires plus fortement peuplés.





Le Réseau Action Climat, fédération de 37 associations nationales et locales, lutte contre les causes du changement climatique, de l'échelle internationale à l'échelle locale. Il est le représentant français du Climate Action Network International, réseau mondial de plus de 1900 ONG. Il couvre l'ensemble des secteurs responsables du dérèglement climatique : les transports, la production d'énergie, l'agriculture et l'alimentation, l'habitat, l'industrie lourde et travaille à l'élaboration de mesures alternatives et ambitieuses pour lutter contre le changement climatique et ses impacts.

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique

