

# #14 Renforcer l'offre, l'accès et l'attractivité de transports en commun sur le territoire.

*Cette fiche technique a été rédigée avec l'aide du Réseau Action Climat. Voir également les mesures 15, 16, 17, et 23.*

## Contexte et enjeux

Alors que les transports en commun sont souvent saturés dans les grandes métropoles, et au contraire sous-développés dans les territoires peu denses, renforcer leur offre, leur accès et leur attractivité permet d'augmenter leur usage et diminuer le recours à la voiture et aux véhicules les plus polluants, pour réduire la pollution, dont les émissions de gaz à effet de serre.

Améliorer les transports en commun est également essentiel pour faciliter la mobilité du plus grand nombre. La mobilité est en effet une condition primordiale à l'exercice de tous nos droits fondamentaux (travail, logement, éducation, loisirs, santé, etc.), alors que pour plusieurs raisons (éloignement, manque de moyens financiers (précarité), manque d'aptitudes et de compétences nécessaires au déplacement) nombreux sont ceux et celles qui se retrouvent bloqués dans une situation "d'immobilisme".

## Niveaux

- 1 Définir un plan d'optimisation des transports en commun (augmentation de la fréquentation grâce à l'amélioration de l'offre sur le réseau, l'intermodalité et la tarification sociale et solidaire) et augmenter le budget des transports en commun par habitant-e chaque année.  
  
Enrichir le système de transports en commun d'une offre nouvelle en site propre, pour diminuer la part modale de la voiture au profit de celle des transports en commun tout en mettant en place les conditions de son succès : augmentation de la fréquentation, grâce à l'amélioration de l'offre sur le réseau, l'intermodalité et la tarification sociale et solidaire, et augmentation du budget des transports en commun par habitant-e chaque année.
- 2
- 3 Définir un plan de renforcement des transports en commun pour doubler la part modale des transports en commun en 5 ans et doubler le budget transports en commun par habitant-e sur la même période.

## En pratique

### Les compétences de la commune :

- L'Autorité d'Organisation de la Mobilité (AOM) assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire. La détentrice de cette autorité est le plus souvent l'intercommunalité : c'est une compétence obligatoire pour les métropoles, communautés urbaines et d'agglomération, et volontaire pour les communautés de communes. Cette compétence peut être assurée en régie (en gestion directe) ou de manière déléguée à un opérateur de transport (cas le plus courant).
- Les collectivités locales organisent les transports du territoire dans leur SCoT (Schéma de Cohésion Territoriale, élaboré à l'échelle intercommunale et transposable dans les PLU communaux), mais celles de plus de 100 000 habitant-es doivent également réaliser un plan de déplacement urbain (PDU) pour réduire la consommation d'énergie des transports.
- La Région est chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports. Elle est donc chargée de coordonner son action avec celles des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Les régions sont aussi depuis 2017, les autorités organisatrices de l'ensemble des transports interurbains – classiques et scolaires – en lieu et place des départements. Elles ont enfin la charge de l'organisation et du financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ceux-ci.

## **Étoffer l'offre en transports en commun**

En France, l'offre en transports en commun s'est améliorée notablement ces 20 dernières années, notamment avec le retour du tramway et le développement de métro dans les grandes agglomérations. Néanmoins, pour augmenter l'usage des transports en commun, au détriment de la voiture, il convient de renforcer l'offre.

- Élargir l'amplitude et la couverture du territoire par le système de transports en commun : nouvelles lignes de bus et arrêts supplémentaires, en particulier dans les quartiers défavorisés, transformation des étoiles ferroviaires en réseau de train de type RER ;
- Privilégier la mise en place de transports en commun en site propre (bus sur voies réservées, tramway) pour diminuer le trafic automobile tout en créant une offre de transports en commun efficace et attractive ;
- Mettre en place des offres propres à la collectivité (bus local, navettes y compris fluviales ou maritimes, transport à la demande) ou soutenir les offres/dessertes existantes (utilisation des transports scolaires par les non scolaires).

## **Amélioration de la qualité et de la fréquence des dessertes :**

- Optimiser l'offre existante en agissant sur la cadence et l'augmentation des fréquences, l'élargissement des plages horaires, l'ajustement de la localisation des arrêts, l'adaptation de la desserte, le confort des véhicules, etc. ;
- Instaurer une voie réservée et donner la priorité aux transports en commun dans le trafic, en lien avec les collectivités compétentes en matière de voirie (voies en site propre, commande de la signalisation, priorité aux feux, lors d'événements climatiques extrêmes, etc.) ;
- Adapter et/ou améliorer l'accessibilité de l'offre de transports publics aux personnes à mobilité réduite (à l'aide de dispositifs d'embarquement ou d'ascenseurs, en travaillant sur la lisibilité de la signalisation...). Lutter contre les violences sexistes et le sentiment d'insécurité des femmes dans les transports (formation des agent-es, maintien d'une présence humaine mixte, sécurisation des parcs-relais, proposer un service d'arrêt à la demande pour les lignes régulières, en particulier sur les bus de nuit...) (voir mesure 23).
- Prendre des mesures pour assurer la fiabilité lors d'événements climatiques extrêmes, et la qualité des transports, en particulier le confort thermique et olfactif dans les transports en commun, en hiver et en été (ex : ombrage des stations de remisage) ;
- Mettre en place des offres propres à la collectivité (bus local, navettes y compris fluviales ou maritimes, transport à la demande, etc.) ou soutenir les offres/dessertes existantes (utilisation des transports scolaires par les non scolaires, etc.).

## **Favoriser l'intermodalité**

Il s'agit de faciliter le passage d'un moyen de déplacement à un autre, qu'il s'agisse des transports en commun entre eux, avec les mobilités douces et avec les parkings de voiture/espaces de covoiturage. L'objectif est de simplifier le déplacement entre gares/quais/moyens de transports, améliorer l'information du voyageur, et faire en sorte que les billets et tarifs des différents modes de transports soient compatibles et coordonnés.

Entre autres :

- Autoriser et faciliter l'embarquement des vélos dans les transports en commun (lorsque les conditions d'exploitation le permettent, donc selon les horaires, les lignes, etc.) ;
- Créer des parkings relais et des pôles d'échanges multimodal (combinant en un même lieu plusieurs modes de transport alternatifs),
- Accorder les horaires des lignes de transports entre eux (notamment lorsque le réseau de transports dépend de plusieurs opérateurs) ;
- Créer un système d'information multimodal pour faciliter la recherche d'itinéraire combinant plusieurs modes de transports et un billet ou pass unique qui donne accès tous les moyens de transports

## **Mettre en place une tarification adaptée**

- Mettre en place des tarifs solidaires basés sur le revenu et le quotient familial et d'une tarification pour les enfants, voire une gratuité partielle ou totale des transports en commun
- Créer une tarification unique ou l'harmoniser (système de « pass » unique pour tous les transports en commun du territoire, voire pour plusieurs modes de transport)
- Mettre en place une offre de cartes journalières pour les transports publics et une gratuité des transports en commun en cas d'épisodes de pollution

## **D'autres bonnes pratiques :**

- Faire une étude des besoins et problématiques du territoire, et consulter les responsables de/des AOM, les élu-es des collectivités concernées, les associations d'usager-es des transports, les commerçant-es, les gestionnaires de zones d'activités, les entreprises de transport, etc. ;

- Lorsque les véhicules de transports de la commune ou de l'intercommunalité sont remplacés, privilégier des véhicules électriques ou au biogaz. La loi de transition énergétique de 2015 fixe comme objectif que les flottes de plus de 20 véhicules atteignent 50% de bus à faibles émissions d'ici 2020 lors d'un renouvellement et la totalité d'ici 2025 ;
- Faire de la sensibilisation sur les formes de transports en commun existant dans la commune, pour permettre leur appropriation. Faciliter l'accès aux informations concernant les horaires et les arrêts des transports en commun ;
- Associer les principaux générateurs de déplacements (lieux de travail, établissements sportifs, parcs de loisirs, etc.) à la réflexion autour de la mobilité, travailler en amont avec eux afin de les sensibiliser et les inciter à ajuster leur organisation et leurs horaires (sans perdre de vue les éventuels risques d'une saturation du réseau de transports collectifs). La sensibilisation de ces acteurs porte notamment sur les enjeux associés à la mobilité et sur les bénéfices qu'ils peuvent en tirer (amélioration de la ponctualité des salariés, diminution de la fatigue, etc.).

## Arguments et idées reçues

### Pour la gratuité des transports en commun ?

Pour encourager un usage développé des transports en commun, certains acteurs sont partisans de leur gratuité totale, comme c'est fait à Dunkerque ou dans 22 autres petites et moyennes agglomérations, d'autres y sont défavorables (comme la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), ou l'association des AOM (GART)). Plusieurs arguments pour et contre :

- *Des transports en commun gratuits augmenteraient les incivilités* : si suite à la mise en place à Chateauroux une augmentation des incivilités avait été constatée, le contraire a été constaté à Aubagne ou Dunkerque.
- *Le transport gratuit peut être plus accessible et équitable pour les habitants à faible revenu*. En effet, s'il existe des formes de tarification sociale, ces bénéficiaires n'y ont pas toujours recours. Également, le financement de la gratuité est pris en charge par l'augmentation des impôts locaux et de la taxe prélevée auprès des entreprises, et est donc une forme de solidarité et de redistribution des richesses.
- *La gratuité des transports en commun entraîne une augmentation de la fréquentation, surtout lorsque le réseau est sous-utilisé*. Si cela entraîne généralement une baisse de l'utilisation de l'automobile, la gratuité crée aussi un fort report de la marche à pied et du vélo vers les transports en commun.
- Si la gratuité totale des transports en commun permet des économies (coûts d'équipement et de personnel, baisse du coût de revient de chaque trajet), elle n'en a pas moins un coût, qui est à balancer avec d'autres investissements possibles pour améliorer l'offre et l'attractivité des transports en commun.

## Ces communes qui l'ont déjà fait

### Châlon-sur-Saône (aire urbaine de 135.500 hab.) :

En 2012, la collectivité a mis en service une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (fréquence 10 minutes) ce qui a induit une hausse de fréquentation du réseau (hausse du nombre de voyages 12 % entre 2013 et 2015). L'offre de transports publics est variée (minibus électrique gratuit en hyper-centre, service de transport de personnes à mobilité réduite, transport à la demande). La complémentarité des modes de transport a également été cherchée, en favorisant notamment les transports à la demande en périurbain.

### Metz Métropole (222 146 hab.):

Metz Métropole a inauguré en octobre 2013 deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et un nouveau réseau de transport organisé autour de cinq lignes structurantes ayant une fréquence de dix minutes, avec priorité absolue dans le trafic général pour les premières ou une aide au franchissement des carrefours à feux pour les secondes. De nombreux autres services sont proposés : transport à la demande, bus de nuit à la carte, post-paiement, location de vélos, autopartage, intégration tarifaire du TER, etc. La fréquentation des transports en commun a sensiblement augmenté : + 19 % en 2014, + 8 % en 2015, pour atteindre 18,7 millions de voyages.

## Ressources

RAC/Ademe, Proposer une offre de transports publics attractive et de qualité :  
<https://www.territoires-climat.ademe.fr/ressource/568-210>

RAC/Ademe, Développer l'offre multimodale et l'intermodalité :  
<https://www.territoires-climat.ademe.fr/ressource/569-211>

Collectivités territoriales : comment financer les solutions de mobilité ? Réseau Action Climat, 2015 :  
<https://reseauactionclimat.org/publications/collectivites-territoriales-financer-solutions-mobilite/>

Les solutions de mobilité en milieu rural et périurbain, Réseau action climat et FNH, 2014 :  
<https://reseauactionclimat.org/publications/solutions-mobilite-milieu-rural-periurbain/>

Livret de 56 pages « les villes 'Respire' » : repenser la mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire, RAC, 2016 : <https://reseauactionclimat.org/publications/repenser-mobilite-urgence-climatique-sanitaire/>

Fédération nationale des associations d'usagers des transports ([www.fnaut.fr](http://www.fnaut.fr)) et ses associations locales (<https://www.fnaut.fr/nous-contacter/associations-locales/>)