

Le transport en commun dans les zones rurales est pertinent quand on croit en lui. Illustration à travers le cas du réseau d'autocars du Bregenzerwald en Autriche

Introduction

Le transport en commun en zone rurale est en France de qualité toute relative, parfois jugé non pertinent pour des territoires trop peu peuplés, voire inexistant pour des raisons souvent financières. À tous les échelons du territoire, les pouvoirs publics semblent s'accorder sur le fait que le transport en commun en zone rurale coûte cher et que visiblement l'unique solution serait la suppression de l'offre, car de toutes les façons les usagers s'en détournent. Le rapport Spinetta en est une récente illustration. À une échelle plus locale, il n'est pas rare d'entendre des maires de communes rurales souhaitant s'affranchir des dépenses publiques en transport avec toujours cet argument d'une demande faible et donc des recettes trop maigres.

Faut-il donc être fataliste face à ces constats et s'aligner sur le discours ambiant ?

L'offre crée sa propre demande...

Le Bregenzerwald est une région de 30 000 habitants environ, répartis sur 587 km², ce qui correspond à une densité moyenne de 53 hab./km², ce dernier chiffre étant comparable à un certain nombre de départements français. La région a notamment une certaine attractivité touristique, pour la randonnée en été et le ski en hiver.

Cette région s'est dotée d'un système de transport public utilisé par 4,5 M de passagers annuels pour 30 000 habitants, soit en moyenne 150 voyages par hab./par an. C'est la moitié de ce qu'on observe dans des métropoles comme Lyon ou Berlin. Comment est-ce possible ?

Le *Landbus Bregenzerwald* (littéralement « bus de campagne ») est un réseau d'autocars maillé, qui dessert tous les villages du territoire et même certains hameaux avec un intérêt touristique.

Assurément non. De trop nombreux exemples nous poussent à convaincre du contraire. Non pas par conviction dogmatique mais par des réalisations concrètes de projets de transport en commun en zone rurale qui méritent que la lumière soit faite sur eux. Ces exemples sont récents, parfois spectaculaires et très proches de ce que l'on pourrait trouver en France. On pourrait citer les réouvertures récentes de lignes ferroviaires en Allemagne, telles que la Schönbuchbahn (fermée par la DB, réouverte en 1996, évoluant vers un cadencement à 15 min en 2021) (1) ou encore le développement du transport à la demande en Belgique Flamande.

À travers cet article, nous allons nous intéresser à ce qu'une région autrichienne propose à ses citoyens comme offre de transport en commun. Nous allons regarder précisément le réseau d'autocars du Bregenzerwald, dans le Land du Vorarlberg à l'ouest de l'Autriche.

L'essentiel des lignes circulent de 7h à 20h en étant cadencées à l'heure et proposent une offre de week-end quasi inchangée par rapport aux jours ouvrés. Les lignes fortes que sont les 25, 35 et 40 circulent tous les demi-heures et voient leur service se prolonger jusqu'à minuit. Les villages en fond de vallée sont desservis par environ 8 à 12 AR/jour.

Le réseau est fortement maillé avec des correspondances systématiques et assurées au réel à Egg, nœud modal du réseau, mais aussi dans de nombreux arrêts où plusieurs lignes se rencontrent.

En somme, ce sont 20 lignes, 750 kilomètres de lignes, et 35 bus qui opèrent 3,3 M de kilomètres commerciaux par an.

1) Cet exemple est abordé dans l'article de Michel Quidort, pages 13 à 17.

Les petites lignes ne sont pas que ferroviaires ! Il était donc important dans ce dossier d'avoir un éclairage sur des réalisations en matière d'offre routière en milieu peu dense. L'exemple du Bregenzerwald, à l'ouest de l'Autriche, est éclairant. La densité est plutôt faible, on se situe en milieu de montagne à l'instar des Préalpes françaises ou du Jura. Et pourtant, l'usage des transports publics excède celui de réseaux urbains français non négligeables. Les causes sont à rechercher du côté de la conception de l'offre, loin de tout fatalisme...

Quelles sont les clés de ce succès ?

- Une offre dense et disponible tout au long de la journée et de la semaine, adaptée aux besoins des déplacements quotidiens. L'horaire est cadencé, ce qui facilite l'usage et permet des correspondances systématiques.
- Ces correspondances systématiques sont, de plus, assurées quotidiennement. Les conducteurs savent où ils doivent attendre un bus en correspondance, mais cette information leur est aussi donnée par le système d'aide à l'exploitation (SAE).
- Une infrastructure et des véhicules soignés. Les arrêts de bus ont un design en bois et en verre, ils sont en même temps modernes et ancrés localement (la région a développé une importante industrie du bois). Les bus ont un design particulier et sont de bonne qualité.
- Une haute qualité de l'exploitation : le conducteur voit s'il est à l'heure (vert) en retard (jaune) ou en avance (rouge) et dispose de toutes les informations sur les correspondances en temps réel. Par ailleurs les voyageurs trouvent sur le site régional un moteur de recherche des itinéraires qui vaut aussi pour des trajets nationaux.
- Un tarif simple et attractif : l'abonnement annuel coûte 365 € - 1 € par jour. Il intègre également les lignes ferroviaires et réseaux urbains dans la vallée. C'est un vrai succès : 69 500 des 390 000 habitants du Land Vorarlberg possèdent cet abonnement, soit 18 % de la population.
- L'ancrage local : le nom du réseau et le design des arrêts font référence au territoire, mais aussi à l'implication des communes, qui financent une partie du service et sont alors très engagées pour « leur bus ».

Le transport du Bregenzerwald coûte 9,5 M € d'exploitation par an (chiffre 2017), supporté à 64 % par les voyageurs à travers les titres de transport, 21 % par l'État et le Land du Vorarlberg, et 15 % par les communes du Bregenzerwald. Cela nous amène donc à un coût de 2,87 €/bus-km commercial, soit un peu moins que



ce que l'on observe sur des territoires similaires en France.

Un élément qui semble très intéressant pour des zones touristiques en France est le cofinancement du service par le tourisme : les visiteurs de la région payent une taxe de séjour un peu plus élevée (2€/jour) mais qui en période estivale, la « Gästekarte » sert d'abonnement transports. En période hivernale, les transports sont intégrés dans le forfait ski. Pour les randonneurs, les transports offrent une totale liberté des itinéraires, sans devoir faire des boucles comme c'est nécessaire si on voyage avec une voiture. Pour les habitants, les touristes cofinancent leur offre dans une période durant laquelle existe un peu moins de demande locale. Cette offre est utilisée par 300 000 touristes l'été et 400 000 l'hiver.

■ Figure 1 : Le réseau en 2018. Source : Fahrplan Landbus Bregenzerwald

... lorsque les conditions sont réunies pour

Le Land du Vorarlberg est particulièrement attentif au respect des grands équilibres environnementaux et aux constructions tenant compte de l'environnement. Ainsi les pouvoirs publics ont une appétence particulière en faveur du transport et sont convaincus par les bienfaits d'investir dans l'offre.

La structure du territoire est plutôt favorable au transport en commun. Si les fonds de vallée créent des flux orientés, favorables aux transports publics, la structure du reste du territoire est assez dispersée.

Enfin, c'est la plus grande région en vallée d'Autriche sans chemin de fer, ce qui permet au Landbus Bregenzerwald d'échapper à une concurrence intermodale qui lui serait défavorable (2).

Certaines conditions propices au développe-

ment des TC ne sont pourtant pas présentes :

Avec 44 700 € de PIB/habitant en 2016 résultant des salaires plutôt élevés dans la région du fait de la proximité de la Suisse, le Bregenzerwald compte peu de ménages captifs des transports collectifs. Chaque foyer est en mesure de posséder plusieurs véhicules.

Ici pas de gratuité des transports ou de billet symbolique à 1 €, la tarification à l'unité est établie par zones de centralités nommées « domino » pour lequel un trajet intrazone

Les touristes cofinancent le service à travers une taxe de séjour qui vaut abonnement aux transports en saison estivale et via les forfaits de ski en hiver.

2) Une étude récente de Trans-Missions pour l'Association Qualité Mobilité, indique une préférence intrinsèque pour le mode train par rapport au car, matérialisé par un bonus-train de +65 %.



■ **Figure 2 : Un arrêt de bus au design soigné (photo : Andreas Wettig)**

coûte 1,50 € (correspondant à un trajet entre 2 localités). Le parcours d'un domino supplé-

Les tristes constats du transport en commun dans les zones rurales françaises

Reprenons les chiffres évoqués plus haut : 53 hab/km² mais cadencement à l'heure de 6h à minuit pour les lignes fortes, 3,3 M de km commerciaux par an et 150 voyages par habitant et par an.

La densité du Bregenzerwald nous invite donc à regarder ce qui est proposé aux citoyens de nos départements « ruraux » qui sont tout autant de potentiels usagers.

À très peu d'exceptions près, les départements français sont de parfaites illustrations que le développement des réseaux de transport n'est pas efficient et que le potentiel est immense.

Les constats sont presque partout les mêmes sur l'offre :

- une offre de mobilité pour tous totalement insuffisante, avec les problématiques sociales qui en découlent :
 - essentiellement ciblée sur le domicile-travail (pour ceux qui ont des horaires de travail réguliers...) et les scolaires avec des creux importants en journée ;
 - concentrée sur certaines liaisons prioritaires avec des zones, certes desservies car la loi l'impose, mais avec une fréquence très faible ;
 - quasi-inexistence de l'offre le soir et le week-end ;
 - quasi-inexistence de correspondances systématiques et assurées – de facto les citoyens ne disposent que de l'offre de leur ligne, pas d'un réseau.
- une qualité de l'exploitation médiocre : peu de contrôles sur la régularité et la ponctualité faute d'outils de gestion ;
- un parc vieillissant, non conforme à loi sur l'accessibilité des personnes à mobilité

mentaire est majoré d'un euro. Un abonnement annuel pour trois dominos coûte 280,00€. L'abonnement est ainsi particulièrement dominant pour les pendulaires. Aussi, toute une batterie de gammes tarifaires est proposée aux familles, partenaires, seniors, jeunes, personnes à mobilité réduite, groupes, vélos, chiens. En somme, la logique est que l'utilisateur paie le service, avec des incitations ciblées par catégorie.

Nous serions donc tentés de reprendre à cet effet la fameuse loi de l'économiste Jean-Baptiste Say « L'offre crée sa propre demande ». En effet, les citoyens opèrent un calcul coût-avantage qui profite dans ce cas au transport au commun au détriment de la voiture. Une offre dense et avec une amplitude élevée qui répond aux motifs domicile-travail et domicile-étude, mais aussi et surtout les autres motifs, type de déplacement en croissance constante sur tous les réseaux. La régularité et la ponctualité, couplées avec un prix pour l'utilisateur nettement inférieur au coût complet de la voiture rapportée au trajet invitent les habitants du Bregenzerwald à utiliser les transports en commun.

réduite et non conforme aux exigences d'émissions CO₂ ;

- une information en ligne sur l'offre purement monomodale, voire disponible par opérateur, souvent sous forme d'horaires au format pdf. S'il y a des moteurs de recherche d'itinéraire, ils sont locaux et compliqués à utiliser (par exemple il faut connaître le nom de l'arrêt, l'adresse ne suffit pas) ;
- une gamme tarifaire très basique, souvent au rabais (billet à 1,50 €), donc les voyageurs contribuent très peu au financement du service ;
- des doublons importants avec les réseaux régionaux (TER) et urbains (PTU) ;
- un coût de production kilométrique relativement élevé pour la qualité de service offerte.

Cette comparaison n'a pas vocation à accabler des réseaux qui ont connu une évolution propre, des territoires pour la plupart en mutation et globalement un contexte géographique et économique qui ne peut être comparé au Bregenzerwald.

Elle vise à mettre face à face deux réalités dont l'une pouvant inspirer l'autre, car si l'un a réussi, l'autre le peut aussi. Il est question d'organisation interne, d'appropriation de la part des acteurs institutionnels et du transport de leurs responsabilités et d'un minimum de conviction sur l'avenir du territoire se traduisant par un investissement dans le transport.

Ce changement de paradigme, bien qu'amorcé par l'intégration des réseaux départementaux au sein des nouvelles grandes Régions, passe par des pistes de réflexions concrètes.

La logique est que l'utilisateur paie le service, avec des incitations ciblées par catégorie.

Quels leviers pour l'amélioration de l'offre de transport dans les zones rurales françaises ?

À la lumière de ce que propose le Bregenzerwald à ses habitants, plusieurs pistes de réflexions pourraient faire évoluer les réseaux de transport ruraux dans le bon sens :

- **Faire circuler les autocars en heures creuses, afin de proposer une offre tout au long de la journée.** Avec l'évolution des pratiques de nos sociétés, désormais une majorité des déplacements sur les réseaux ont pour motif les loisirs et achats. En somme, le temps du tout domicile-travail avec des heures de pointe définies est révolu. Les réseaux ne peuvent plus uniquement se concentrer sur les pointes du matin et du soir et ignorer les après-midi, soirs et week-end. Ils doivent permettre des correspondances planifiées, systématiques et assurées au quotidien afin de bénéficier d'un effet réseau et concurrencer le réflexe automobile. De plus, une fois le personnel et les actifs payés (bus, dépôts, formation), faire circuler les bus en milieu de journée représente un coût marginal pour l'AOT.
- **La montée en compétences des AOT.** Les autorités publiques compétentes pour le transport doivent connaître ce qui relève de leur domaine de compétence, tirer le meilleur profit de leur pouvoir en définissant au mieux les appels d'offres, être en mesure de suivre le contrat d'exploitation avec des outils de mesure de la qualité, avoir suffisamment d'expertise pour pouvoir négocier au mieux face aux opérateurs sur les aspects techniques et financiers. Plus que tout, il s'agit de proposer une offre en bonne intelligence entre les différentes strates administratives.

- **Faire naître un ancrage local permettant une appropriation par tous de l'objet transport.** Les acteurs, qu'ils soient AOT, opérateurs, associations d'usagers, acteurs privés, doivent s'investir pour leur transport à commencer par travailler sur l'image, mais aussi s'impliquer dans la prise de décision et le financement de l'infrastructure et de l'offre. La renaissance du tramway en France ou la réouverture de certaines lignes ferroviaires en France découlent de cette implication locale.
- **Proposer une gamme tarifaire adaptée aux nouveaux besoins.** Le coût pour l'usager doit également être incitatif, mais il doit aussi contribuer au financement de l'offre, pour que des tarifs plus élevés soient acceptables pour tous les groupes. Proposer par exemple un tarif pour groupes ou catégories sociales semble être la seule alternative pour concurrencer la voiture.
- **Rendre au transport au commun ses lettres de noblesse.** Le transport en commun en zone rurale souffre globalement d'un manque de renouvellement. Il s'agit de communiquer beaucoup plus largement et systématiquement sur l'offre de service, à la fois sous forme numérique et sous forme de dépliants diffusés dans les lieux publics. L'information voyageur en temps réel est indispensable dans notre quotidien connecté. Le produit bus dans son ensemble se doit d'être de qualité, soigné, moderne et accessible.

Une fois le personnel et les actifs payés, faire circuler les cars en milieu de journée représente un coût marginal pour l'AOT.

Conclusion : Croire au transport en commun

L'exemple du Bregenzerwald nous montre que, dans un contexte qui lui était certes favorable, la fréquentation a répondu à l'offre mise en place, établissant ainsi la seule alternative possible à la voiture sur ces territoires.

Amener un autosoliste convaincu vers le transport en commun ne se fait pas du jour au lendemain, peut-être encore moins dans les zones rurales où le transport en commun a peu d'usagers, donc peu de soutien dans l'espace public. Une offre dense, de qualité et facile d'utilisation est avant tout la résultante d'acteurs qui se sont emparés de leurs prérogatives et ont cru en mode de transport pour des raisons pratiques et écologiques (pollution, congestion, dangerosité).

En France, la fusion des compétences départementales au profit des Régions va engendrer progressivement une harmonisation de l'offre. Mais beaucoup de travail reste à fournir. Le plus important sera de croire au transport en commun. Que nos voisins puissent nous inspirer pour que nous ne restions pas figés dans une pensée du moins-disant que l'on entend trop souvent...

■ Figure 3 : Un autocar du réseau Landbus du Bregenzerwald (photo : Andreas Wettig)

