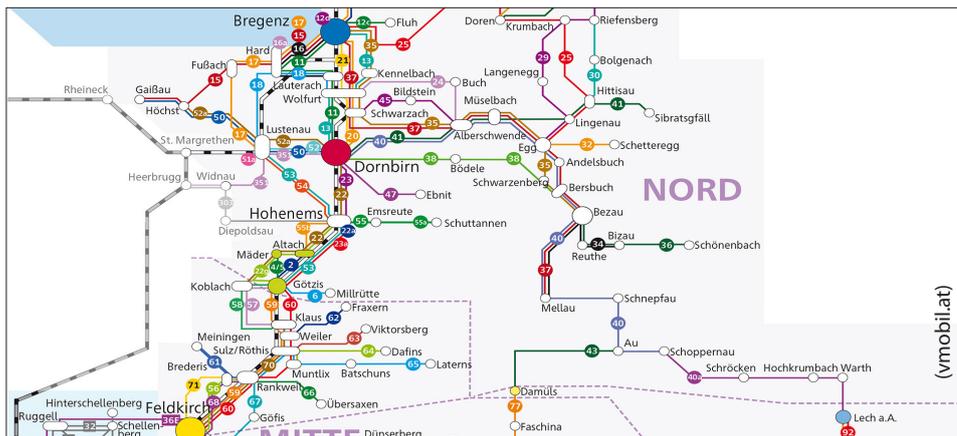


Un réseau modèle d'autocars ruraux en Autriche



Nous résumons ci-dessous un article particulièrement instructif de Mathias Cureau (cabinet Trans-Missions) paru récemment dans la revue Transports Urbains publiée par le GETUM. Cet article montre, sur un exemple autrichien, comment on peut exploiter avec succès des « petites lignes » routières bien adaptées aux besoins de la clientèle.

La desserte rurale en France...

On sait que les « petites lignes » ferroviaires sont très mal exploitées par SNCF Mobilités, dont l'objectif prioritaire est de s'en débarrasser : offre très médiocre, coûts d'exploitation élevés.

La situation des services d'autocars ruraux, moins connue, est voisine (voir aussi FNAUT Infos 145, 176, 191) :

- offre insuffisante, ciblée sur les déplacements domicile-travail et scolaires, donc avec des « trous horaires » en journée, dissuasifs pour les déplacements plus occasionnels ;
- fréquences faibles, quasi-absence d'offre le soir et en week-end ;
- quasi-absence de possibilités de correspondances, l'usager ne pouvant utiliser qu'une ligne, non un réseau ;
- qualité médiocre de l'exploitation ;
- matériel roulant non conforme à la réglementation relative aux émissions de CO₂ et inaccessible aux personnes à mobilité réduite ;
- information déficiente sur l'offre ;
- doublons fréquents avec les services urbains et ferroviaires.

L'idée dominante chez les élus est que la desserte rurale coûte cher et ne rend que des services marginaux puisque la fréquentation est très faible.

...et en Autriche

Mathias Cureau a étudié plus particulièrement le réseau d'autocars « Landbus Bregenzwald », qui dessert le land du Vorarlberg (ouest de l'Autriche) : 30 000 habitants, une densité comparable à celle de nombreux départements français (Jura, Préalpes), une attractivité touristique.

La fréquentation est de 4,5 millions de voyageurs par an, soit 150 voyages par an et par habitant : un taux très supérieur à celui qui est constaté dans les villes moyennes françaises. Comment obtenir ce résultat ?

Tous les villages et même certains hameaux touristiques sont desservis.

Les cars circulent de 7h à 20h à une fréquence d'un service par heure. Sur 3 lignes, la fréquence est même de 30 minutes et le service se prolonge jusqu'à minuit. L'offre est quasi-inchangée en week-end. Tout village est desservi au moins par 8 à 12 allers-retours quotidiens.

Le réseau, qui comprend 20 lignes, est fortement maillé, les correspondances aux nœuds du réseau sont assurées systématiquement grâce à un système d'aide à l'exploitation (SAE).

Les arrêts sont équipés d'abris confortables et esthétiques.

La tarification est simple et attractive, elle intègre les réseaux urbains et les lignes ferroviaires. Le tarif à l'unité est de 1,5 €. Des tarifs spéciaux sont proposés aux jeunes, seniors, PMR, familles et groupes. L'abonnement annuel, adopté par 18 % de la population concernée du Land, revient à 1 € par jour !

Les communes desservies participent au financement des services (15 %) et sont très attentives à leur qualité. Le reste du financement est assuré par l'État et le Land (21 %), et par les voyageurs (64 %) dont les touristes (300 000 l'été et 400 000 l'hiver), qui sont soumis à une taxe de séjour (2 €/jour) destinée à financer le réseau ou à un supplément sur les forfaits de ski, et bénéficient d'un abonnement gratuit.

Le coût d'exploitation par kilomètre est un peu inférieur à celui qui est constaté en France. Le réseau ne subit aucune concurrence du rail, la région ne possédant pas de voies ferrées, mais celle de la voiture : la population, assez riche, est fortement motorisée.

On peut espérer aujourd'hui que la prise en charge des autocars « départementaux » par les Régions, selon la loi NOTRe, fera évoluer l'approche malthusienne très répandue en France et permettra un renouveau des dessertes rurales par autocar : l'exemple autrichien décrit par Mathias Cureau montre que ce n'est pas utopique. Abandonner les zones périurbaines et rurales à la voiture n'est pas une fatalité.

Un succès commercial du rail est possible en milieu rural

Nous présentons deux exemples de « petites lignes » bien exploitées.

En Allemagne

Depuis 1995, l'Allemagne a rouvert 600 km de petites lignes et 300 gares. Et près de 300 km sont actuellement en cours de remise en service. Le seul Land de Rhénanie-Palatinat a relancé onze lignes, dont deux transfrontalières, redonner de la cohérence à son système ferroviaire. Cette tendance concerne des lignes en zone urbanisée, comme la relation Kaarst-Düsseldorf-Mettmann, condamnée par la Deutsche Bahn dans les années 90, reprise par un syndicat formé des communes riveraines, et passée de 516 voyageurs/jour en 1998 à plus de 23 000 aujourd'hui (20 mn de fréquence toute la journée) mais aussi des lignes en milieu rural - à l'exemple des cinq branches (15 à 20 km chacune) desservant petites villes et villages dans le Wurtemberg autour de Stuttgart, dont certaines abandonnées depuis trente ans. Les exemples sont nombreux en Allemagne de ces lignes rouvertes ou revivifiées, toujours grâce à la volonté politique des autorités locales ou régionales. La clé du succès commercial : un système ferroviaire régional ouvert à la concurrence et laissant toute sa place à l'initiative locales.

Michel Quidort, président de la Fédération Européenne des Voyageurs

En Italie

La ligne de 60 km Merano-Malles est située dans le Sud Tyrol italien, elle a été fermée en 1991. Elle offrait alors une desserte squelettique de 4 ou 5 allers-retours quotidiens comme sur nombre de lignes régionales françaises.

La ligne a été rouverte en 2005 grâce à la pugnacité des collectivités locales, malgré les habituelles oppositions (trop cher, personne n'utilisera le train, tout le monde a une voiture...). Une offre ambitieuse, à la suisse, a été mise en place - un train par heure de 5h à 23h - renforcée à certaines heures. Le succès est évident : 2,7 millions en 2010 soit environ 7000 voyageurs par jour ! Il est tel que l'électrification de la ligne et l'achat de rames électriques plus capacitaires ont été décidés. La remise en état de l'infrastructure n'a coûté que 120 millions d'euros pour 60 km, rales comprises. Et le coût d'exploitation est de l'ordre de 7 à 8 € du km (contre 20 euros ou plus en France) et 12 à 13 € avec l'amortissement du matériel.

Il ne s'agit pas d'un cas où la densité de population est forte. Il s'agit d'une région rurale, comme celle desservie par la ligne Besançon - Le Locle.

Patrick Real, vice-président de la FNAUT Franche-Comté