



Compte-rendu du colloque Rhône-Alpes Voyageurs, le 7 juillet 2009.

« L'autocar, acteur de l'intermodalité, au cœur du développement durable »

Plus de 100 personnes se sont réunies dans les salons du stade Geoffroy GUICHARD pour le colloque de l'association Rhône-Alpes Voyageurs ayant cette année pour thème : « L'autocar, acteur de l'intermodalité, au cœur du développement durable ».

Manière concrète d'éprouver l'intermodalité, le colloque a commencé par une visite du pôle intermodal de la gare de Saint-Etienne-Châteaueux. S'en est suivi un rappel des effets des changements opérés sur le schéma départemental des transports et son réseau TIL, qui a débouché sur une hausse importante de la fréquentation, passée de 350.000 à 450.000 voyageurs (hors scolaire) en 8 mois.

Sous la Présidence de Marc PHILIBERT, Bruno FAIVRE D'ARCIER (Professeur au LET) a animé le colloque où sont successivement intervenus Nathalie FRELIER (ADEME), Valérie DUL (Directeur adjoint aux transports, CG 42) et Eric RITTER (Secrétaire Général FNTV).



Bruno FAIVRE D'ARCIER, Nathalie FRELIER, ERIC RITTER, Valérie DUL et Marc PHILIBERT.

Après avoir souhaité la bienvenue à tous les participants, Marc PHILIBERT a tenu à remercier Messieurs Paul CELLE (Vice-président en charge des transports pour le Conseil Général de la Loire) et Daniel SABOT (adjoint en charge de la mobilité, transport et déplacement urbain) ainsi que tous les techniciens et les transporteurs de voyageurs qui ont répondu présents au colloque de ce jour. Denis COLLOMB, représentant de Rhône-Alpes Voyageurs dans le département de la Loire est également remercié pour son investissement dans l'élaboration et la réalisation de ce colloque.

Marc PHILIBERT a également rappelé que ce colloque avait pour but de permettre aux transporteurs de voyageurs et aux Autorités Organisatrices, d'échanger sur des sujets communs.

La parole a ensuite été laissée aux intervenants.

Interventions :

Nathalie FRELIER (ADEME) :

Nathalie FRELIER, représentante de l'ADEME a entamé les discussions par une mise en perspectives des réalités environnementales découlant de l'accroissement des besoins de transport dans le monde. Le second point de son intervention était recentré sur les particularités de la région Rhône-Alpes et les solutions que peut offrir le transport collectif face au défi environnemental.

Avec un quadruplement des trafics en quarante ans, le secteur du transport se caractérise d'une manière globale par une augmentation spectaculaire, et une part importante dans les émissions de gaz à effets de serre (première position, 26 % des émissions de GES provenant du transport).

Parmi le vocable unifiant « du » transport, il convient de distinguer les transports collectifs des autres moyens de transports (TRM, voiture individuelle). En ce sens, il a été rappelé que dans le cadre des transports interurbains, l'autocar présente une bonne efficacité environnementale en voyageurs transportés par km et par KG de Co2 émis, ce moyen de transport se plaçant second (29,1) derrière le train (29,4).

Madame FRELIER a rappelé que du fait de son fort développement industriel, la région Rhône-Alpes était particulièrement sensible au niveau de la qualité de l'air et se caractérisait par une forte pollution locale. La densité du réseau routier de la vallée du Rhône, couplée à des conditions climatiques parfois défavorables (pollution photochimique due à l'ensoleillement) contribuent à renforcer ce phénomène

Ces éléments de contexte ont amené la région Rhône-Alpes à proposer des vraies alternatives en termes de transport collectif. Ont notamment été mentionnés à ce titre les efforts effectués par le Conseil Régional (TER avec cadencement), certains Conseils Généraux (CG42 et 69 : navettes à 2 € pour le département entier) ou d'autres éléments comme les PDU Intercommunaux, la facilitation de l'intermodalité (info usager et billettique www.multitud.org), ou encore la prise en compte des Plans Déplacements Entreprises par les AOT (mobilisation/écoute/adaptation /coordination/conseil en mobilité).

Valérie DUL (CG 42) :

La Directrice adjointe des transports du CG 42, est ensuite venue présenter les éléments de contexte, la philosophie et les méthodes ayant présidé à la mise en place du nouveau réseau des Transports Interurbains de la Loire (TIL), ainsi que les résultats obtenus.

Le Département de la Loire se caractérisait par la faiblesse de la fréquentation des autocars par les usagers, l'image de ce mode de transport renvoyant à des qualificatifs négatifs, et le concept de développement durable restant largement abstrait pour les usagers qui privilégiaient la voiture individuelle.

Afin de lutter contre ces représentations et favoriser l'usage de l'autocar en rendant ce mode de déplacement attractif, le CG 42 a mis en place des actions de manière partenariale avec les entreprises de TRV (« management du TIL ») et à destination des usagers de transport.

Le schéma départemental des transports de 2007 a notamment vu la mise en place d'une tarification unique de 2 euros, un renforcement de l'offre kilométrique ainsi qu'un effort important sur l'information et la communication autour de ces éléments.

Le rajeunissement des parcs d'autocars a également constitué un point important de modernisation de l'image de l'autocar, tant dans une perspective visuelle que dans la mise aux normes environnementales des véhicules. Cette avancée a été conjuguée à l'imposition de formation à l'éco-conduite dans les contrats de DSP et encouragée dans les transports scolaires, ce qui a pu être mis en lumière lors de la Semaine du développement durable 2009.

Avec plus de 8,3 millions de km effectués et 2,9 millions de litres de gazole consommés par an (lignes régulières + lignes scolaires), ces actions de formation à l'éco-conduite sont déterminantes pour une amélioration des performances environnementales des autocars.

Outre ces éléments, le cahier des charges proposé dans les contrats du CG 42 intègre une part de notation réservée aux performances des offres remises au Conseil général, en matière environnementale.

Il découle de ces actions, une augmentation du nombre de passagers de plus de 28,5 % sur moins d'un an, le nombre de voyageurs passant de 350 000 à 450 000. Les efforts effectués par le Conseil général de la Loire semblent donc de nature à confirmer qu'une action globale et volontariste insufflée par une Autorité Organisatrice, menée de manière partenariale et constructive avec les transporteurs, débouche sur une amélioration de la fréquentation du transport collectif.

D'autres éléments comme le calculateur d'itinéraires « multitud.org », le couplage d'une future billettique TIL à l'interopérabilité Oura !, ou encore l'amélioration des pôles d'échanges, créent également des perspectives de développement importantes pour le transport par autocar.

Ces modifications et cette évolution s'ancrent dans la volonté de relever le défi de proposer aux usagers un passage « *du choix possible des transports publics (termes de la LOTI), au transport public par choix* ».

Eric RITTER (FNTV) :

Rebondissant sur les deux exposés précédents, Eric RITTER remarque que le transport de voyageurs par autocar est à la croisée des chemins, manifestant le passage d'une compétence subie pour les Conseils Généraux, à une volonté d'inciter à l'usage des transports collectifs. En ce sens, un regret émerge de l'absence de prise en compte du TRV lors du Grenelle de l'environnement, cet événement ayant focalisé son attention sur les transports ferrés et urbains. Il est également remarqué que d'une manière générale, la FNTV souhaiterait davantage de mesures pouvant accorder une part accrue de liberté et d'initiatives aux exploitants de transport.

Dans cet ordre d'idée, Eric RITTER fait état d'une proposition récente d'amendement visant à modifier l'article 29-1 de la LOTI ¹ en autorisant les entreprises de TRV à assurer, des dessertes intérieures au cours de services réguliers internationaux de voyageurs effectués par autocar. Cette proposition fait suite à une demande de la FNTV de libéraliser les lignes régulières intérieures et devrait être étudiée au mois de juillet dans le cadre du projet de Loi « régulation ferroviaire ».

Second point développé par le Secrétaire Général de la FNTV, la Fédération s'est inscrite avec l'ADEME ² dans une démarche de mise en place d'un éco-comparateur permettant de restituer la réalité du bilan environnemental de l'autocar.

Exprimant le concept de la « co-modalité », Eric RITTER considère qu'il convient d'encourager le développement de chaque mode transport dans sa zone de pertinence, tant sur les plans économiques ou environnementaux qu'au niveau des attentes et des niveaux de fréquentation qui en découlent pour les Autorités Organisatrices et les usagers.

Sur un plan économique, la pertinence de l'autocar dans le transport interurbain est d'ailleurs confortée par un rapport de la Cour des Comptes (avril 2008) qui considère que : « *Selon des études internes de RFF, lorsqu'une ligne est parcourue par moins de 20 trains de voyageurs par jour avec le taux d'occupation moyen du réseau régional, il est préférable de fermer cette liaison ferroviaire et de la remplacer par un service d'autocar* ».

Des rapports parlementaires³ soulignent également le rôle que le transport par autocar peut jouer au niveau environnemental : « *l'efficacité énergétique moyenne par voyageur transporté par des autocars en zone régionale est meilleure que celle des autres modes* ».

¹ Limitation ou refus de cette autorisation si :

- La finalité principale n'est pas de transporter des voyageurs entre des arrêts situés dans différents Etats ;
- Les dessertes compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public ;
- Avis conforme des AOT concernées (*modalités de consultation à prévoir par Décret*) ;

² Au sein de l'Observatoire Energie Environnement Transports, groupe présidé par Yves CROZET, Professeur au LET. La FNTV participe au Comité Technique et au Conseil de validation de ce groupe de travail dont la finalité est de fournir une méthode cadre de calcul des émissions de CO2.

³ Rapport ADEME/DELOITTE, janvier 2008.

Preuve du souhait de la FNTV de bonifier cette dynamique environnementale, Michel SEYT, le Président de la FNTV sera d'ailleurs signataire lors du prochain congrès de la Fédération de la charte du développement durable et de la sécurité routière. Cette charte aura pour but de conforter les actions déjà entreprises par la profession du TRV et d'inciter la mise en place de nouvelles actions au bénéfice à la fois des entreprises et des salariés. Il s'agit plus largement d'organiser une relation de travail entre l'Administration (MEEDDAT) et la FNTV en faveur de politiques environnementales actives et les actions de sécurité routière.

Concernant le volet « développement durable », trois axes de travail rejoignant les éléments développés par les deux précédentes intervenantes, ont été sélectionnés comme base de déclinaison pratique de la charte :

- **Véhicules** : accélération de la modernisation de la flotte, bridage du moteur pour réduire la vitesse maximale des véhicules, utilisation de lubrifiants synthétiques, amélioration de la maintenance des véhicules, utilisation de pneumatiques permettant de réduire la consommation, boîtes de vitesses robotisées ;
- **Carburants** : amélioration de la gestion et du suivi des consommations, utilisation de carburants alternatifs au gazole (cf fiches « conseil environnement FNTV-ADEME » d'avril 2007) ;
- **Conducteurs** : limitation de l'usage du moteur à l'arrêt, formation des conducteurs à l'éco-conduite et outils d'aide à la circulation ;

Conclusion :

Après avoir remercié les participants pour la qualité de leurs interventions, Marc PHILIBERT a tenu à rappeler en conclusion, que la prise de conscience collective était le seul élément pouvant permettre à l'autocar de gagner des parts de marché sur les autres modes. Le Président a également tenu à rappeler que si les volets économiques et environnementaux du développement durable ont été largement évoqués lors de cette manifestation, le volet social était également une préoccupation intégrée dans les réflexions des entreprises de transport par autocar (niveau d'accessibilité, maillage du territoire...).

