

Autocars express : pour un service public interconnecté

1/ L'irruption des autocars express dans le débat sur la politique des transports publics de voyageurs exige de la FNAUT une position qui ne cède, ni au rejet pur et simple des réelles possibilités offertes par ce nouveau venu, ni à une conversion sans réserve à un moyen de transport très répandu qui disposerait des avantages propres à en faire une solution immédiate aux difficultés rencontrées par la politique de mobilité.

2/ La réflexion sur l'autocar express suppose d'examiner dans quelles circonstances il pourrait présenter une solution apte à répondre à différents contextes de desserte. A cet égard, on peut identifier **trois types de dessertes correspondant à la pertinence de l'autocar express** :

- **La complémentarité** : l'autocar express joue le rôle de « bouche trou » là où n'existe aucune infrastructure ferroviaire ; il permet de développer des dessertes sur des infrastructures nouvelles (ex : Mantes-La Défense par l'autoroute A14) et de suppléer ponctuellement, avec un renforcement de l'offre en cas d'interruption des liaisons ferroviaires ; il rend possible des liaisons transversales évitant le centre de la métropole.
- **Le rabattement** : l'autocar amène les voyageurs vers une station de transport en site propre (train de banlieue, service express régional, métro, tramway) ; il permet d'assurer une liaison de ou vers ces pôles d'échange vers des pôles générateurs de trafic (établissements d'enseignement, zones d'activités, aéroports, hôpitaux...)
- **La desserte fine** : l'autocar express circule parallèlement à un axe lourd, qu'il complète en assurant la desserte fine le long de son trajet et donne ainsi accès aux zones d'emploi, d'équipement et d'habitat.

3/ **Les cars express font partie d'un système cohérent et connecté** :

- Ils dépendent d'une **autorité multimodale** responsable des transports dans un périmètre donné : région, bassin de vie, agglomération, qui en définit la politique et ses éléments constitutifs : financement, organisation des services, information, tarification, et avec laquelle ils sont **conventionnés**, qu'il s'agisse de services de transport dépendant directement de l'autorité organisatrice, ou d'entreprises délégataires du service public. A ce titre, les dessertes par autocar express entrent dans le champ des **comités des partenaires** mis en place par les régions conformément à l'article L.1231-5 du code des transports.
- Dès lors, les autocars express ne se confondent pas avec les autocars en service librement organisés. Ils sont, autant que possible, **connectés et coordonnés** avec d'autres services de transport public.
- Ils ne peuvent pas faire une **concurrence frontale** avec d'autres systèmes de transport conventionnés, à commencer par les services ferroviaires régionaux, suburbains et métropolitains, ni avec les trains conventionnés d'équilibre du territoire, dont ils restent complémentaires.

- Ils se connectent avec les éventuels systèmes ferroviaires dans des **pôles d'échange multimodaux**, dont l'accès leur est garanti ; ils sont soumis aux règles d'usage de ces points d'échange auxquelles ils sont tenus de se conformer.

4/ Les cars express offrent des caractéristiques qui en garantissent la promesse de service :

- Les autocars express bénéficient de **priorités sur voirie**, en agglomération et hors agglomération (sites propres, couloirs réservés, bande de circulation sur autoroute ou voie rapide, éventuelles priorités aux feux de carrefour...).
- Ils sont inclus dans le système **tarifaire intermodal** défini par l'autorité responsable du périmètre dans lequel ils sont exploités et proposent des titres de transport interopérables avec les autres systèmes auxquels ils sont connectés.
- Les lignes de car express desservent des **stations nettement identifiées** et repérables, équipées des services de base : abri, information en temps réel, parc-relais ; le choix de matériels adaptés et, si nécessaire, l'aménagement de quais surélevés, garantissent l'accessibilité aux véhicules. La correspondance la plus courte possible doit être prévue aux stations de départ et d'arrivée tout comme aux arrêts intermédiaires.
- Les autocars express circulent sur la base d'une **fréquence** minimum et cadencée, et selon des **intervalles** de passage propres à assurer l'attractivité du service, le tout allant de pair avec une large **amplitude** du service. Une fréquence semi-horaire aux heures de pointe et horaire aux heures creuses semble être le minimum à respecter pour assurer la crédibilité de la ligne. Les lignes sont exploitées tous les jours, dimanches et jours fériés compris, et l'offre ne varie pas, même en période de vacances scolaires.
- Afin de faciliter la montée à bord, **le conducteur ne vend de billets que pour le service qu'il assure** ; il est chargé de l'orientation et de l'information des voyageurs à l'embarquement, pendant le voyage et à l'arrivée aux arrêts. Les billets à l'unité et les abonnements sont disponibles aux guichets des gares routières, auprès de revendeurs agréés ou de distributeurs automatiques, par SMS ou au besoin, d'applications permettant la distribution numérique.
- Chaque voyageur dispose d'une prise USB et place ses bagages en soute (trottinettes, poussettes, vélos pliables), dont seul le conducteur est habilité à assurer l'ouverture et la fermeture.

Cette position correspond aux exigences de la FNAUT vis-à-vis des transports publics : offre fréquente et mémorable, lisibilité des services, information multimodale, tarification intégrée, accessibilité, exigences auxquelles les futurs services d'autocar express devront satisfaire.

MQ. 19/12/2024