



Des bus rapides, mais vides et coûteux

La faible fréquentation du réseau de bus urbain des villes moyennes incite les élus à changer de stratégie

Le bus de la ligne n° 3 traverse Brive-la-Gaillarde (Corrèze) à bonne allure, en direction de la gare. Il est 17 h 30, l'heure de pointe, mais, dans cette ville de 50 000 habitants, la circulation demeure fluide. Malgré sa célérité, le bus ne fait pas recette. Seuls six passagers ont pris place sur les sièges et s'arriment fermement aux barres métalliques pour éviter les secousses. Lorsque l'un d'entre eux descend, le chauffeur le salue par son prénom.

Si les transports en commun qui arpentent les grandes métropoles subissent encombrements et saturation, ceux des villes moyennes, à l'inverse, sont rapides... mais vides. Les statistiques annuelles de l'Union des transports publics (UTP), qui réunit les entreprises du secteur, sont cruelles. Dans certaines sous-préfectures, comme Châtelleraut (Vienne), Cholet (Maine-et-Loire) ou Rochefort (Charente-Maritime), la vitesse moyenne des bus dépasse les 20 km/h, contre 12 km/h à Marseille ou 15 km/h à Lyon. Mais, en une année, chaque habitant n'effectue qu'une cinquantaine de voyages, tout au plus, alors que les habitants des métropoles empruntent les transports en commun plusieurs centaines de fois par an.

Les collectivités et les opérateurs de transports, en particulier Keolis (filiale de la SNCF) et Transdev (filiale de Veolia et de la Caisse des dépôts et consignations) le savent depuis longtemps : dans les villes moyennes et petites, les bus urbains transportent principale-

Dans certaines sous-préfectures, chaque habitant n'effectue qu'une cinquantaine de voyages par an

ment une clientèle captive. Trois catégories d'usagers, pour être précis : les collégiens et lycéens, les personnes âgées et les gens qui ne possèdent pas de voiture. En d'autres termes, les jeunes, les vieux et les pauvres.

Pour Eric Chareyron, directeur de la prospective de Keolis, les difficultés de ces réseaux se sont aussi aggravées avec la crise des finances publiques et avec l'évolution de la carte intercommunale. « Le périmètre des agglomérations est de plus en plus étendu. Certaines d'entre elles, comme Blois, Saint-Lô ou Châlons-en-Champagne affichent des superficies plus grandes que Bordeaux, Lille ou Rennes », constate-t-il. Or, chaque maire souhaite que sa commune soit desservie au moins par une ligne de bus, « car les transports font partie des symboles forts d'appartenance à une agglomération ».

En outre, en matière de transports, les métropoles ont longtemps servi de modèle. La capacité et le design des véhicules, ainsi que la distance entre deux arrêts ou la diversité des formules d'abonnement, ont été calqués sur les réseaux de Nantes, Toulouse



Bus du réseau Mistral de Toulon (Var) géré par la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée. IAN HANNING/REA

ou Strasbourg. Le conducteur vendait des tickets à l'avant du bus et, désormais, on peut se procurer à un distributeur une carte magnétique qu'il faut valider à chaque trajet. De la billetterie à l'ancienne, on est passé à la « billetterie » ultramoderne.

Las, tout cela coûte cher, sans forcément inciter les voyageurs à emprunter le réseau. Pire, les bus vides donnent au grand public, mais aussi aux décideurs, le sentiment que les transports publics sont inutiles. Les sections locales du Medef grondent de manière récurrente contre ces réseaux financés par un impôt sur les employeurs, le « versement transport », alors qu'ils desservent principalement les établissements scolaires, les centres commerciaux et les hôpitaux.

Lignes supprimées

Dans plusieurs villes, le maire a tranché : le bus n'est plus une priorité. Des lignes sont supprimées, les fréquences se font moins nombreuses, le service de soirée est

abandonné. Jusqu'en 2014, dans les villes de moins de 100 000 habitants, la longueur des réseaux continuait d'augmenter, mais elle diminue désormais, a calculé l'UTP.

Pour M. Chareyron, chez Keolis, la suppression ne constitue pas une bonne réponse. « Les données détaillées montrent que le nombre total de bénéficiaires d'un réseau est bien plus élevé que le nombre de personnes qui utilisent les transports un jour donné. » Autrement dit, dans le bus de Brive-la-Gaillarde, si on compte six personnes le lundi, on en croiserait sept ou huit autres le mardi, dont une seule était également là le lundi. Et les trajets entre domicile et travail ne constituent pas, contrairement à ce que l'on imagine, la majorité des usages. « A peine 30 % des voyages », souligne M. Chareyron.

Alors, comment répondre aux besoins d'une population aux envies changeantes ? « Le bus urbain n'est pas la solution unique », plaide Sébastien Martin, président (LR) du Grand Chalons (Saône-et-

« Les transports publics ne sont jamais rentables. C'est plutôt de l'optimisation des déficits »

JEAN-MICHEL LATTES
président du syndicat mixte des transports toulousains

Loire). En janvier dernier, « le réseau a été réorganisé, les horaires des lignes urbaines clarifiés », indique l'élu, qui promet pour les prochains mois « des rabattements vers les arrêts de bus en navette ou en covoiturage ».

Et tout cela pour 1,5 euro le ticket. Un prix bien inférieur au coût réel du transport, en moyenne trois ou quatre fois plus élevé. « Les transports publics ne sont jamais rentables. C'est plutôt de l'optimisation des déficits », dit Jean-Michel Lattes,

président du syndicat mixte des transports en commun toulousains SMTC-Tisséo.

Les transporteurs plaident régulièrement en faveur d'une augmentation des tarifs, afin de mieux partager le fardeau entre usagers et contribuables. C'est la politique choisie sans ambages à Sens (Yonne). L'abonnement au bus, gratuit pour les collégiens et lycéens jusqu'à l'an dernier, est désormais vendu 130 euros par an.

En échange, les jeunes voyageurs peuvent utiliser les transports en dehors des périodes scolaires, le week-end et pendant les vacances. « Plusieurs maires de l'intercommunalité ont grincé des dents. Certains craignaient de perdre la clientèle des scolaires. Mais nous n'avons constaté aucune baisse de fréquentation », observe Guy Crost, vice-président aux transports du Sénonais. Dans les agglomérations moyennes, la disparition programmée du bus urbain à volonté préfigure la ville de demain. ■

OLIVIER RAZEMON

L'électrique, une fausse bonne idée ?

« Tous les bus urbains devront fonctionner à l'énergie électrique dans cinq ans », répète volontiers la ministre de l'environnement. Las, à chaque fois qu'elle évoque ce sujet, Ségolène Royal désespère les élus responsables des transports. Les collectivités sont effrayées par le coût des bus électriques, au moins un tiers de plus qu'un bus classique. D'autant que le tout-électrique ne ravit pas forcément ceux qui l'ont expérimenté. Lorsque la pente est trop forte, la batterie se fatigue vite. Et la technologie n'est pas encore parfaitement au point. « Nous avons six ou sept navettes électriques en centre-ville. Il y en a toujours une en panne, et la maintenance est beaucoup plus lourde que pour le reste de la flotte », explique M. Lattes, à Toulouse, qui conclut : « S'il fallait raisonner en termes de pure rentabilité, on ne les garderait pas. » Les bus hybrides rencontrent en revanche un certain succès. Mais le trolleybus, véhicule totalement électrique et guidé par un câble, ne séduit curieusement pas en France. Seules Lyon et Limoges en possèdent plusieurs lignes, qui fonctionnent parfaitement.