

Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain

Bourg en Bresse (France)

www.autosbus.fr

autosbus@laposte.net

Autobus citoyen (Kreuztal)

04/12/2014

Les premiers autobus citoyens ont été créés au Royaume Uni par des usagers des transports publics en réaction aux augmentations de tarifs et aux fermetures de lignes qui ont suivi les privatisations des années 80. L'idée s'est rapidement exportée aux Pays-Bas puis en Allemagne, en particulier dans la Région de Rhénanie du Nord Westphalie qui a commencé à subventionner les clubs d'autobus citoyens (BürgerBus) en 1993. À présent, il y a environ 200 clubs actifs en Allemagne.

Le système fonctionne sous forme associative (clubs) dans des petites villes de 10,000 à 40,000 habitants. Un minibus relie le centre aux zones résidentielles qui ne sont pas desservies par les arrêts des lignes régulières. Les horaires sont fixés de façon à ce que le minibus puisse boucler son parcours avec une fréquence de 6 à 20 passages par semaine. Le véhicule a huit places, un couloir central et une porte coulissante électrique. Les conducteurs sont des citoyens bénévoles qui assurent typiquement deux services par mois, à chaque fois pour une durée de deux à quatre heures. Les billets sont vendus dans le minibus ou chez des commerçants partenaires à un prix similaire à celui des transports publics.

Dans le cas de Kreuztal, un club particulièrement dynamique, le minibus parcourt quatre lignes quatre fois par jour grâce à 30 conducteurs. Les conducteurs sont le plus souvent des retraités âgés de 65 à 75 ans. Le minibus est renouvelé tous les cinq ans à un prix qui est couvert par une subvention régionale et par des sponsors dont les marques sont affichées sur le véhicule. Le club crée les arrêts, fixe les horaires et gère les lignes. Il recrute, forme et supervise les conducteurs.

À Kreuztal, le nombre de voyages s'élève à 10,000 par an. Presque la moitié des usagers disent utiliser le minibus une fois par semaine, principalement pour les courses, puis pour les loisirs et les rendez-vous médicaux. La plupart des passagers sont des femmes de plus de 50 ans sans voiture. À défaut de minibus, les usagers se feraient conduire par des membres de leur famille ou par des voisins, mais ils disent souffrir d'un manque de contacts personnels. La rencontre avec les conducteurs et les autres passagers est donc particulièrement appréciée. À l'inverse, les personnes actives et plus jeunes utilisent d'autres moyens de transports, y compris les lignes de bus régulières même si les arrêts sont plus éloignés.

Le prix du billet et le financement public par passager sont du même ordre que ceux des transports urbains réguliers. Cependant les zones résidentielles desservies ne pourraient pas l'être avec des grands bus et des conducteurs professionnels.

Sources

Entretien avec Achim Walder et plusieurs conducteurs à Kreuztal le 06/11/2014.

Documents et sites (en allemand)

- Guide pour la création et la mise en œuvre des autobus citoyens. Pro-Bürgerbus NRW. May 2014
- www.buergerbusse-in-deutschland.de/
- <http://www.pro-buergerbus-nrw.de/>

Présentation du système

Le système des autobus citoyens est présenté ci-après en deux étapes : d'abord tel qu'il fonctionne à Kreuztal, une ville emblématique parmi les centaines de municipalités allemandes qui l'ont adopté, ensuite en élargissant la vision à la Région Rhénanie du Nord Westphalie et à l'ensemble de l'Allemagne.

Situation

Kreuztal

Kreuztal est une municipalité de 31.000 habitants localisée sur un croisement de routes. La zone urbaine s'étend le long des quatre branches du croisement sur une distance d'environ 5 km. La densité est élevée (440 habitants / km²). Trois des quatre routes (Nord, Est et Sud) sont desservies par les bus réguliers avec une bonne fréquence (28 à 35 passages par jour) mais la desserte a diminué au cours des dernières années pour des raisons budgétaires. Une bonne partie des habitations et des services (par exemple l'hôpital) est située à plus de 500 m des arrêts de bus.

Rhénanie du Nord Westphalie (RNW)

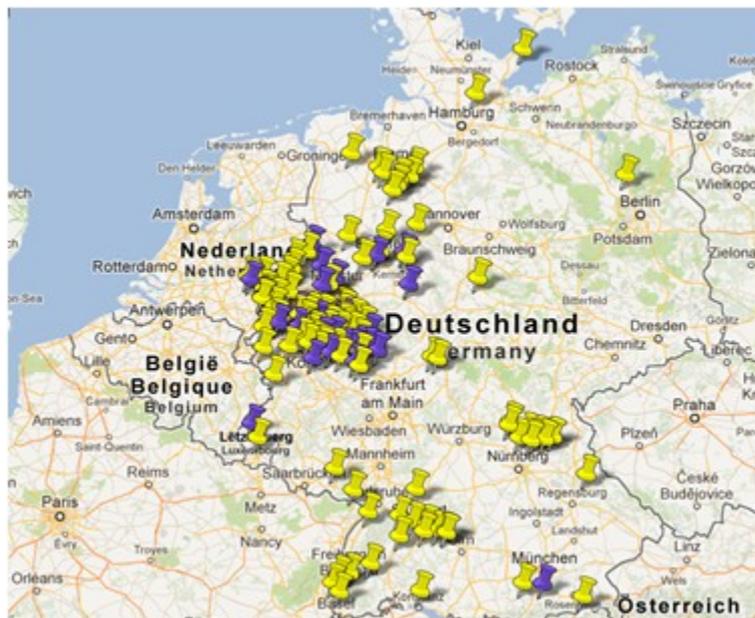
Kreuztal fait partie de la Région¹ RNW qui est la plus peuplée d'Allemagne (17 millions). Cette région est aussi celle qui a le plus grand nombre d'autobus citoyens en fonctionnement ou en projet (environ 250). Les villes concernées sont généralement plus petites que Kreuztal (typiquement 15.000 habitants) et leur zone urbaine est souvent plus étendue (10 km ou plus), ce qui signifie une plus faible densité et une moins bonne desserte par les transports publics réguliers, à la fois en termes de couverture et de fréquence.

Autres régions allemandes ou germanophones

Il y a une centaine d'autobus citoyens dans d'autres régions allemandes. Quatre régions n'en ont pas.

Il y a également quelques autobus citoyens au Luxembourg, en Suisse alémanique et en Autriche.

Figure 1 – Les autobus citoyens en Allemagne



Clubs existants en jaune, clubs en projet en bleu – Lien vers la [Source](#)

¹ Pour faciliter une lecture internationale, le mot 'Région' est employé ici au lieu de 'État' qui traduirait mieux le terme 'Land'

Histoire

Kreuztal

Le Club de Kreuztal a été fondé en octobre 1997 et son premier minibus a fonctionné en mars 1998 avec 62 arrêts équipés de panneaux et de fiches horaires et douze conducteurs volontaires (10 retraités et 2 étudiants). Cependant l'idée était déjà lancée et appliquée depuis longtemps ailleurs.

Rhénanie du Nord Westphalie (RNW) et reste de l'Allemagne

L'idée est d'abord née au Royaume Uni où les premiers *people's bus* ont été créés par des usagers des transports publics en réaction aux augmentations de tarifs et aux fermetures de lignes qui ont suivi les privatisations des années 80. Une recherche Internet quasi infructueuse fait penser que ces initiatives n'ont pas perduré. Cependant, l'idée semble être restée dans les esprits car un nouvel autobus citoyen a été lancé à [Bristol](#) en 2011.

Les autobus citoyens ont rapidement traversé la Manche et se sont étendus aux Pays-Bas dès 1984 dans le cadre de la [Stichting Bij Bus](#) (Bus Foundation). Au moins dix initiatives de ce type fonctionnent encore actuellement, certaines avec quatre minibus.

Le système est passé en Allemagne par le biais d'une ligne transfrontalière reliant Heek et Rosendahl (en RNW) et les communes hollandaises voisines. Six minibus pilotes ont ensuite été lancés en 1984 avec l'autorisation du Ministère du développement urbain et des transports de la Région RNW, puis en 1993, la Région a décidé de promouvoir les autobus citoyens de façon volontariste et le nombre de clubs actifs s'est accru jusqu'à 120 en 2013. La Région RNW est en pointe dans ce domaine et cela est en phase avec son orientation politique (coalition socialiste - verts).

Le système des autobus citoyens

Kreuztal

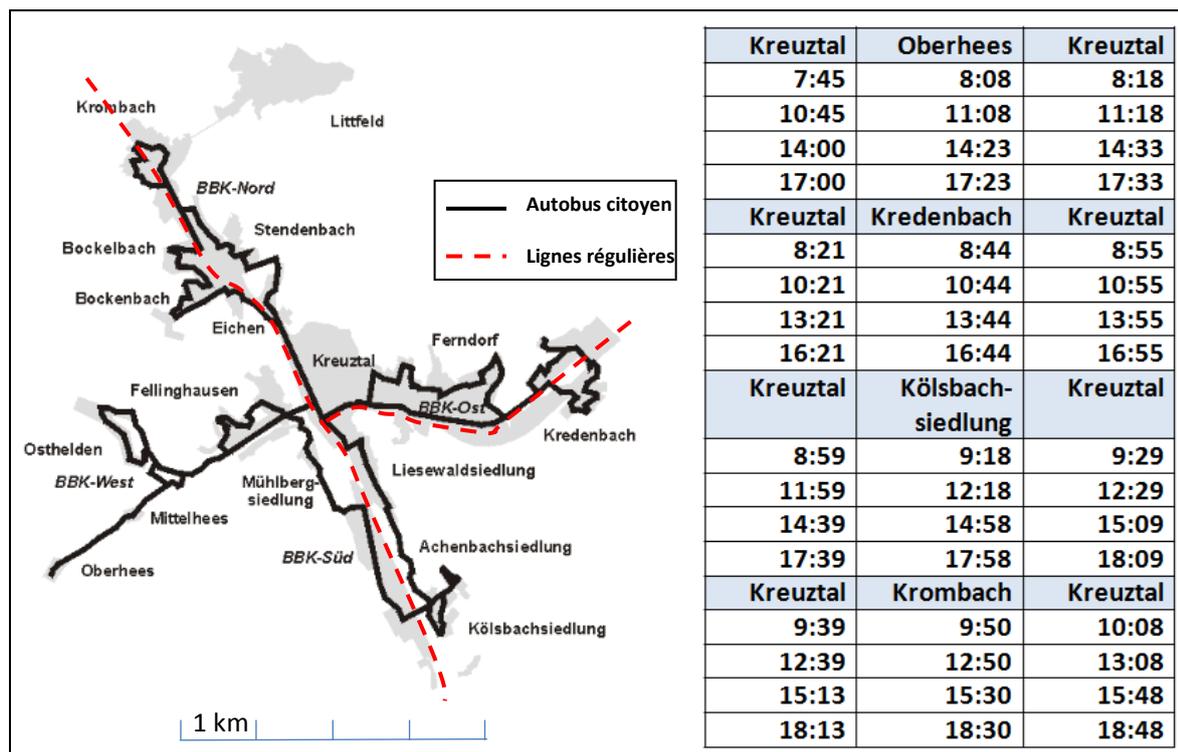
Le club de Kreuztal a tracé quatre lignes parcourant la plupart des zones urbaines mal desservies par les transports publics. Les arrêts sont situés dans un rayon de 5 km autour du centre. Chaque ligne parcourt une boucle de 10 à 15 km de long avec un arrêt tous les km. Un aller-retour sur une ligne prend environ 30 minutes (voir Encadré 1). Chaque ligne est desservie quatre fois par jour (de 7h à 19h) du lundi au mardi sauf jours fériés. Les horaires sont établis de façon à utiliser un seul minibus qui parcourt environ 800 km par semaine et 40.000 km par an.

Le minibus est surélevé et dispose de huit sièges, d'un couloir central et d'une porte coulissante électrique. Il est entretenu par l'agence Mercedes-Benz locale qui prête un véhicule de remplacement (non équipé) durant les périodes d'entretien et de réparation.

Les conducteurs sont des citoyens volontaires. Ils doivent avoir au moins 21 ans, le permis, trois ans d'expérience de conduite et un certificat médical d'aptitude. Ils passent un test dans une agence de certification (KÜV) et doivent obtenir un permis complémentaire (léger) leur permettant de conduire un minibus public. Ils sont formés à l'accueil des passagers, à la billetterie, aux règles de fonctionnement des lignes, aux premiers secours et à la sécurité aux arrêts de bus.

L'accès au minibus est public sans inscription préalable. Les billets sont vendus dans le minibus et chez des commerçants partenaires. Le prix est similaire à celui des lignes régulières. Des réductions sont offertes aux enfants et sous forme d'abonnements hebdomadaires. Si le minibus est plein et ne peut pas embarquer un passager, le club appelle un taxi et paie le supplément de coût.

Encadré 1 – Plan des lignes et horaires à Kreuztal



Rhénanie du Nord Westphalie et reste de l'Allemagne

Les systèmes sont généralement similaires à celui de Kreuztal mais quelques différences proviennent de ce qu'ils desservent souvent des zones urbaines moins denses. Ainsi il peut donc y avoir moins de lignes (quelquefois une seule), la distance au centre ville peut être plus longue (jusqu'à 15 km) et la fréquence peut être plus faible (quelques lignes fonctionnent six fois par semaine au lieu de 20 à Kreuztal).

Plus rarement, on rencontre aussi :

- Des lignes en zone urbaine dense
- Des lignes reliant deux communes
- Des minibus achetés directement par les communes
- Une billetterie commune avec les lignes régulières

Gestion

Kreuztal

Le BürgerBus **Club** de Kreuztal constitue la base légale du système. C'est ce club qui a établi les lignes et les horaires en concertation avec la municipalité et l'opérateur des lignes régulières. Il a également installé les arrêts et acheté successivement trois minibus depuis sa création en 1998, soit un renouvellement tous les cinq ans. Le dernier minibus a été acheté pour 35.000 € et équipé pour un coût supplémentaire de 10.000 €. Le coût du véhicule a été couvert par la subvention régionale et celui des équipements par plusieurs sponsors en échange d'un affichage sur le minibus. Le club recrute, forme et gère les conducteurs. Il s'assure pour la responsabilité civile et les frais de justice. Il adhère à une association professionnelle.

En 2013, le coût de fonctionnement s'est élevé à 10.000 € incluant (par ordre d'importance décroissante) : le carburant, l'entretien, la formation (permis, certification TÜV, sécurité, premiers soins), et la certification des comptes. Ces coûts sont couverts par la billetterie (70 %), par une subvention et par la vente d'espaces publicitaires, notamment sur les billets.

Figure 2 – Minibus, équipements et publicités



La **municipalité** de Kreuztal a approuvé le plan des lignes et les horaires en tant qu'autorité organisatrice des transports. Elle apporte au club une garantie financière de 5.000 € mais celle-ci n'a jamais servi.

La **Région** (Land de RNW) subventionne l'achat des minibus à hauteur de 35.000 € et le fonctionnement du club à raison de 5.000 € par an.

Rhénanie du Nord Westphalie et reste de l'Allemagne

Comme à Kreuztal, un club solidement établi est une condition pour la création d'un autobus citoyen et l'établissement de sa base légale. Comme à Kreuztal également, une garantie de la commune est nécessaire.

Une association de promotion des autobus citoyens (Pro Bürgerbus) a été fondée en 1999 avec le soutien de la Région RNW. Son rôle est de partager l'information, de conseiller les clubs locaux et d'aider au développement de nouveaux clubs. Pro Bürgerbus NRW publie un [guide](#) de 60 page régulièrement mis à jour.

La Région RNW subventionne l'achat des minibus à raison de :

- 40.000 € pour le premier véhicule d'un nouveau club,
- 35.000 € pour le remplacement d'un véhicule,
- 45.000 € pour un minibus accessible aux handicapés,
- Une aide supplémentaire est allouée dans le cas de véhicules innovants économes en énergie.

Le remplacement du minibus peut intervenir tous les 7 ans ou lorsque le minibus a parcouru 200.000 km. Une subvention annuelle de 5.000 € couvre une part des frais de fonctionnement.

Les autres régions attribuent moins de subventions ou pas du tout. Cependant des aides publiques peuvent être attribuées par d'autres niveaux de collectivité : provinces (Kreise) ou municipalités.



En pratique

Kreuztal

Durant ses 15 années d'existence, le club de Kreuztal est toujours resté dynamique. Il a 80 membres et un conseil d'administration de 7 personnes élues pour deux ans qui partagent les tâches suivantes : présidence et vice présidence, comptabilité, planning des conducteurs, entretien du minibus et animation. Les charges les plus lourdes pèsent sur le président et la comptable (au moins 5 heures par mois), puis sur le gestionnaire du planning des conducteurs (2 heures par mois).

En 2013, il y avait 30 conducteurs volontaires, surtout des hommes (80 %) et des retraités entre 60 et 80 ans. Ils assurent typiquement deux services par mois, de deux et quatre heures à chaque fois. En 15 ans, 70 personnes ont participé à la conduite du minibus, dont seulement quatre jeunes conducteurs. Durant notre visite à Kreuztal, nous avons parlé à deux conducteurs qui avaient respectivement 75 et 74 ans et qui étaient actifs depuis 15 et 11 ans. Quand les conducteurs abandonnent, c'est presque toujours au moment où la charge devient trop lourde à leur avis (ou à celui de leur médecin). Le club recrute en moyenne deux ou trois nouveaux conducteurs par an pour maintenir son équipe, en passant une annonce dans la presse locale et activant son réseau de bénévoles. Il n'y a jamais eu de difficultés de recrutement. Tous les candidats sont acceptés à condition de remplir les critères et de réussir les tests.

Chaque mois, le club établit un planning en affectant un conducteur et un remplaçant à chaque tranche horaire. Si le conducteur désigné ne peut pas assurer son service, il se charge d'appeler directement son remplaçant. Les retards ou défaillances sont extrêmement rares. En ce qui concerne la sécurité, il n'y a eu aucun accident en 15 ans.

Figure 3 – Les conducteurs et le minibus



Au début (1998) il y avait 40 passagers par semaine (environ 2.000 par an). Au bout de trois ans (2001) le nombre de voyages était monté à 8.000 par an et il est actuellement de 10.000 par an. Cela représente trois passagers par voyage en moyenne. Selon une enquête réalisée il y a dix ans, près de la moitié des passagers disent prendre le minibus une fois par semaine. Il y a un plus grand nombre de passagers sur certaines lignes (Est) et à certains jours (jour de marché) mais il est rare qu'il y ait plus de huit passagers et que le conducteur doive appeler un taxi. Cela n'arrive qu'une fois par mois environ.

En 2014, le billet coûte 1,80 € (1,00 € pour les enfants en dessous de 12 ans, rien en dessous de 6 ans). Un carnet de quatre billets coûte 6,5 €. La Région verse une compensation d'environ 1,40€ pour les passagers fortement handicapés. Quelques commerçants partenaires vendent des billets à prix réduit et paient eux-mêmes le rabais pour promouvoir le commerce en centre-ville.

L'enquête citée plus haut a montré que la plupart des passagers (77%) ont plus de 50 ans et sont des femmes (88%). Ils n'ont généralement pas de permis ni de voiture. Les personnes entre 61 et 70 ans représentent 41 % des usagers tandis que les moins de 21 ans ne représentent que 6%. Avant d'avoir recours au minibus, les passagers se faisaient conduire par des personnes de leur famille (37%) ou par des voisins (20%). Les trajets sont d'abord motivés par les courses (45%), puis par les loisirs (30%) et les rendez-vous médicaux (17%). Le

travail et la formation ne représentent que 5% des trajets. Très peu de passagers poursuivent leur voyage sur une ligne de bus régulière ou en train. En fait, les personnes plus jeunes et plus actives ne craignent pas de marcher plus loin pour se rendre aux arrêts des lignes régulières qui ont de meilleures fréquences.

Figure 4 – Un conducteur et ses passagers



L'autobus citoyen représente un coût annuel de 21.000 € incluant l'amortissement du véhicule et le fonctionnement. Au total, ce coût est couvert par la Région RNW (57%), les passagers (33%) et la publicité (11%). Les subventions s'élèvent à 1,2 € par passager, un financement public qui est du même ordre de grandeur que celui des services de bus réguliers. Cependant il ne serait pas possible de desservir les mêmes zones résidentielles avec des grands bus conduits par des professionnels salariés.

Rhénanie du Nord Westphalie et reste de l'Allemagne

Ailleurs en Allemagne, les clubs d'autobus citoyens sont également très stables. En 25 ans d'expérience, seulement deux clubs ont été arrêtés pour cause d'insuffisance de passagers. Cependant nombreux sont les clubs qui fonctionnent moins facilement que celui de Kreuztal dont la bonne santé s'explique par deux facteurs: (1) une présidence exceptionnellement et constamment dynamique depuis 15 ans et (2) des conditions géographiques particulièrement propices (configuration des routes, densité). Dans les cas les plus difficiles, d'autres clubs peuvent avoir du mal à trouver un président, à recruter des conducteurs et/ou à équilibrer leur budget. Il arrive alors qu'ils soient aidés par des clubs voisins (sous forme de coups de main et de conseils) et par les municipalités (sous forme de subvention). Ils peuvent aussi économiser en achetant des minibus ordinaires sans équipements spécifiques à un prix de l'ordre de 20.000 €.

Motivation

L'altruisme est la principale motivation des conducteurs mais elle est renforcée par ce qu'on pourrait appeler la « visibilité de l'altruisme », une sorte de rétribution sociale qui s'explique par le fait que les conducteurs volontaires sont à la fois très visibles et connus de bon nombre de leurs concitoyens, surtout dans une petite ville. Il peut y avoir aussi une sorte d'intérêt bien compris comme l'exprime un ancien conducteur quand il dit « j'ai conduit le minibus pendant six ans et me voilà maintenant assis sur un des sièges des passagers ».

Le club est très attentif à entretenir le bénévolat de ses conducteurs. Ces derniers participant à une réunion de deux heures tous les deux mois (plus fréquemment dans certaines villes), leurs anniversaires sont fêtés et une journée d'animation est organisée en fin d'année.

Les passagers sont nombreux à ne pas avoir de voitures et beaucoup souffrent d'un manque de contacts personnels. Les relations qu'ils nouent avec les conducteurs et les autres passagers sont très appréciées. Les passagers se rendent de menus services dans le minibus ou à leur descente. Nombreux sont les petits cadeaux offerts aux conducteurs à Noël.

À Kreuztal, et peut-être particulièrement dans cette ville, la motivation des conducteurs et des passagers est renforcée par une forte couverture médiatique : le club apparaît une ou deux fois par mois dans la presse locale.

Perspectives

Le système des autobus citoyens a probablement atteint sa vitesse de croisière dans la Région RNW et il progressera probablement peu dans les autres régions, sauf à ce que certaines d'entre elles adoptent un régime de subventions similaire à celui de RNW.

Contact

Achim Walder, Bureau pour la planification intégrée des transports et du développement urbain, Président du BürgerBus Club de Kreuztal
+49 (0) 2732-12741
info@buergerbus-kreuztal.de

Marese Demmler, Pro NRW Bürgerbus e.V., Managing Director
Bredenweg 10, 33034 Brakel
Marese-Demmler@pro-buergerbus-nrw.de