



[www.autosbus.org](http://www.autosbus.org) - [autosbus@laposte.net](mailto:autosbus@laposte.net)

## Lettre ouverte

à

M. Patrick Mignola, Vice-président délégué aux transports, Région Auvergne Rhône Alpes

Mme Sandrine Castellano, Vice-présidente chargée des transports et des déplacements,  
Département de l'Ain

M. Guillaume Fauvet, Vice- président aux transports et à la mobilité, Communauté d'agglomération  
du bassin de Bourg en Bresse

M. Roger Fenet, Maire de Tossiat

Le 28 juin 2017

Objet : organisation de la mobilité

Madame, Messieurs

Je me permets de vous contacter au nom du Collectif 'autosBus', un groupe d'une petite dizaine de citoyens travaillant depuis 2014 à la promotion de l'écomobilité dans les territoires périurbains en général et dans la périphérie de Bourg-en-Bresse en particulier.

Chacun sait qu'il n'y a pas d'alternative crédible à la voiture individuelle dans les zones peu denses qui entourent les villes, au point que la plupart des habitants n'imaginent pas se passer de leur voiture. Nous aimerions toutefois que cela devienne possible, ne serait-ce que de temps en temps. Une des conditions pour y parvenir est de bien coordonner les transports publics entre eux et avec les autres moyens de transport. C'est devenu une responsabilité des collectivités et c'est le propos de cette lettre.

L'idée de vous écrire est née d'une expérience que l'on pourrait considérer comme anecdotique mais que nous choisissons au contraire de qualifier d'édifiante. Merci d'avoir la patience d'en lire le récit :

Le vendredi 9 juin, l'un d'entre nous, habitant Journans, décide d'aller faire quelques courses à Bourg-en-Bresse (déplacement de 13 km). N'ayant pas de voiture ce jour là, il choisit la moins mauvaise solution.

Le trajet commence à vélo à destination d'un arrêt d'autocar TER situé 3 km plus loin. Chance, la commune de Tossiat vient de créer une belle voie verte sur cet itinéraire. Pas de

chance, cette voie s'arrête 500 mètres avant l'arrêt d'autocar. Pas de chance encore à l'arrivée car rien n'est prévu pour garer les vélos. La Commune a pourtant installé de multiples râteliers, mais ailleurs dans le village. Qu'à cela ne tienne, le personnel de la station service voisine propose aimablement de garer le vélo derrière son bâtiment, ce que d'autres cyclistes font de temps en temps. Pas de chance, certains clients prennent parfois cet emplacement pour des toilettes.

Vient ensuite le moment de prendre le car. Le service TER était antérieurement assuré par un train à la gare voisine de La Vavrette-Tossiat. Quand on se rend à cette gare désaffectée, un panneau indique que le service est assuré par un autocar qui s'arrête sur la route voisine mais il n'y a aucun plan explicatif ni aucun panneau au bord de la route. Le personnel de la station service ne sait pas où s'arrête l'autocar. Le problème a été signalé il y a environ deux ans lors de la dernière réunion du Comité de ligne (ligne Macon-Bourg-Ambérieu) mais il n'est toujours pas résolu. L'autocar arrive à l'heure. Pas de chance, il s'arrête à 50 mètres de son point d'arrêt habituel. On y monte après un petit footing.

À l'arrivée à la gare SNCF de Bourg à 12h45, l'étape suivante consiste à louer un vélo à 'La Station' installée par la Communauté d'agglomération. Pas de chance, elle est fermée de 12h30 à 13h30. Un verre de bière accompagne l'attente de l'ouverture. Le vélo, loué à 13h30 permet de faire des courses à plusieurs endroits trop éloignées du centre pour s'y rendre à pied. Les achats ne sont pas volumineux. Il y a de plus en plus de pistes cyclables en ville. Le vélo rend vraiment un excellent service. C'est aussi efficace et bien plus agréable que la voiture d'autant qu'il fait beau ce jour là.

Une fois le vélo restitué, il n'y a plus d'autocar TER pour revenir. Par contre, il existe un service d'autocar du Département à une heure raisonnable (Car'Ain - ligne 127). Malchance, cet autocar ne dessert pas la gare SNCF. On marche un kilomètre pour rejoindre le départ de la ligne à la gare routière du marché. À cette gare, les lignes de transport urbain sont affichées de façon très lisible mais il faut avoir l'esprit vif pour trouver la ligne 127 du Département. Ne l'ayant pas trouvée après un premier tour de la gare routière, on peut être tenté de s'adresser à l'Espace Transports Publics situé à proximité. Pas de chance, ce lieu est exclusivement dédié aux transports urbains et la personne chargée de l'accueil ne peut rien dire sur les cars du Département. On peut aussi être tenté de s'adresser à l'agence des cars Philibert également tout proche, d'autant plus que cette société assure le service de la ligne 127. Pas plus de chance à l'accueil où l'on ne propose que des renseignements sur les cars TER. Un deuxième tour de la gare routière s'impose et le quai de départ est finalement trouvé. À l'heure prévue, le car ne s'y trouve pas. En effet, le quai est encombré par plusieurs autres cars. On trouve finalement le 127 un peu plus loin après s'être renseigné, juste avant qu'il ne démarre. Chance, c'était le dernier car de la journée. Après 30 minutes d'embouteillage, le car sort de la ville puis s'arrête à La Vavrette-Tossiat. Chance, le vélo est toujours là et le retour à la maison se fait sans problème.

Au total, le trajet aura duré deux heures (40 minutes à l'aller et 80 minutes au retour) sans compter le temps d'attente au bistro ni le temps des courses. En comparaison avec la voiture individuelle, c'est au moins une heure de perdue.

Le déplacement aura coûté 7,8 € (2,8 € pour l'aller en car, 3 € pour la location du vélo et 2 € pour le retour en car) sans compter la bière consommée pour patienter. Ce n'est pas beaucoup moins cher que la voiture individuelle, laquelle aurait coûté 10,8 € si l'on en croit le barème fiscal. Notons par ailleurs que la plupart des conducteurs se focalisent sur le prix du carburant (environ 3 €), une erreur qui rend la voiture individuelle imbattable sur le terrain du prix perçu.

Enfin nous estimons à 2,6 kilos l'émission de CO<sup>2</sup> liée à ce déplacement, sachant qu'il y avait 16 personnes dans le car à l'aller et 7 au retour. C'est la moitié des 5 kilos qui auraient été émis par un déplacement en voiture individuelle.

Que nous enseigne ce récit en matière de coordination de la mobilité ? À notre avis, il dit ...

1. ... que le diable se cache dans les détails et qu'il serait probablement difficile de l'y dénicher par des méthodes administratives telles que des réunions de coordination ou des questionnaires de satisfaction,
2. ... que le vécu de l'utilisateur révèle de multiples petits grains de sable et que ceux-ci seraient faciles à enlever si quelqu'un en était chargé,
3. ... que la promotion des alternatives à la voiture individuelle suppose une coûteuse augmentation de la fréquence des autocars mais qu'elle passe aussi, et à bien meilleur compte, par un nettoyage soigné de tous ces petits grains de sable.

Ces constats font écho à une expérience dont nous venons de prendre connaissance. Dans plusieurs territoires périurbains, les autorités organisatrices de la mobilité ont désigné des personnes chargées à la fois de donner des conseils personnalisés à certains usagers et de procéder à des petits ajustements des services de transport en fonction des retours de ces mêmes usagers. Ces expériences ont été conduites dans six pays européens et semblent avoir donné de très bons résultats<sup>1</sup>.

Nous espérons que ces quelques mots vous paraîtront utiles. Veuillez les considérer, Madame, Messieurs, comme une contribution à la lourde tâche qui vous incombe.

Pour le Collectif autosBus  
Jacques Toulemonde  
125 rue Neuve – 01250 Journans

---

<sup>1</sup> Brand L. (2017) Promoting rural public transport use through active mobility consultancy. Presentation at the ECOMM Maastricht Conference. <http://epomm.eu/ecomm2017/#B2>