

Il est urgent

**que les pouvoirs
publics fassent
de la mobilité
durable**

une priorité.

10 millions
de français n'ont pas
accès aux transports
en commun*

et pourtant...

si les infrastructures
existaient cela
permettrait d'économiser

2,6 millions
de tonnes de CO₂/AN**



Une action



* Part des habitants situés à plus de 10 minutes à pied d'un arrêt de transport en commun (5,7 km/h).

** Estimation à partir des données moyennes nationales de l'Enquête Mobilité des Personnes considérant que les kilomètres parcourus en voiture pour des déplacements de moins de 20 kilomètres le seraient en transports en commun.

**ACCES AUX TRANSPORTS EN COMMUN :
L'UFC-QUE CHOISIR DEVOILE LES ZONES
BLANCHES**



Résumé

Alors que les transports représentent 32 % des émissions nationales de gaz à effet de serre, il est impératif de réduire l'usage massif de la voiture individuelle en proposant des alternatives fiables et écologiques. Le présent rapport met en évidence le manque d'accès et les inégalités d'accès aux transports publics en France, soulignant l'urgence de changements radicaux pour garantir une mobilité équitable, durable et accessible à tous.

Pour évaluer l'accessibilité aux transports publics en France métropolitaine, l'UFC-Que Choisir a élaboré une méthodologie inédite, basée sur la collecte de données variées. Les données rassemblées incluent le réseau de voies de transport pédestre et cyclable, la localisation démographique issue du recensement de l'INSEE (2019), et les points d'arrêts de transports en commun, provenant de sources telles qu'*OpenStreetMap* et de la base nationale dédiée, hébergée par *transport.data.gouv* (février 2024). Cela a permis de calculer la part de la population ayant accès aux arrêts de transport en commun, en simulant un trajet de moins de dix minutes à pied ou à vélo pour chaque arrêt.

Nos travaux mettent en évidence que 17,4 % de la population n'a aucun accès à un arrêt de transport en commun à moins de 10 minutes à pied, une proportion qui grimpe à 85,3 % pour les arrêts de transports ferrés. Elle révèle en outre les inégalités territoriales importantes en matière d'accès aux transports publics. Ainsi, le quart sud-ouest du pays se montre particulièrement mal desservi, avec des départements comme le Gers, la Lozère ou la Dordogne, où plus de 60 % de la population n'a accès à aucun arrêt de transports en commun à moins de 10 minutes à pied. Par ailleurs, si près de la moitié des Français peuvent théoriquement accéder à une gare en moins de 10 minutes à vélo, les infrastructures cyclables sont trop rares, et l'intermodalité insuffisamment favorisée.

Le financement des transports publics révèle également des disparités criantes. Les ressources des autorités locales de mobilité (AOML), responsables de l'organisation des transports en commun, dépendent de la répartition géographique des entreprises. Ce modèle, favorisant les grandes zones urbaines, laisse de nombreuses régions périurbaines et rurales sans moyens suffisants pour développer un réseau de transports publics adapté aux besoins locaux.

Pour pallier cette fracture territoriale et favoriser une vraie alternative à la voiture, des investissements publics sont indispensables. Il est également essentiel d'améliorer les aménagements locaux pour renforcer l'accessibilité aux transports en commun via la marche et le vélo. Enfin, le financement des autorités locales de mobilité, trop dépendant de la concentration géographique des entreprises, doit être amélioré, avec un soutien accru de l'État pour équilibrer les ressources.

Au vu de ces constants, l'UFC-Que Choisir demande :

1. **Investir dans les réseaux de transports publics** pour une offre de qualité au-delà des zones urbaines.
2. **Aménager des infrastructures locales** favorisant la mobilité douce, afin de créer une vraie intermodalité.
3. **Repenser l'aménagement du territoire** pour intégrer les transports en commun dans la vie quotidienne, en associant transport et logement, pour que chacun ait le droit de se déplacer librement et écologiquement.

Table des matières

Résumé.....	3
Table des matières	4
I. Les transports en commun, une solution économique et écologique pour la mobilité locale	5
1. Les transports en commun, mode de transport indispensable à la lutte contre le dérèglement climatique	5
2. Les transports en commun, un mode de transport essentiellement urbain	6
3. Le financement des transports en commun	6
II. Méthodologie	8
1. Rassembler les données nécessaires	9
2. Calculer l'accès de la population aux transports en commun	19
III. Résultats	21
1. Accès aux transports en commun à pied	21
2. Accès aux transports en commun ferrés à pied	23
3. Accès aux transports en commun ferrés à vélo	25
4. Synthèse des résultats	27
Les demandes de l'UFC-Que Choisir.....	28
1. Investir dans les réseaux de transports en commun	28
2. Repenser les infrastructures actuelles et définir l'aménagement du territoire à partir des modes alternatifs à la voiture	28
3. Mettre à disposition des aménagements locaux permettant réellement le choix d'une mobilité douce et durable	28
4. Fiabiliser les données disponibles sur la localisation des arrêts de transports en commun	28

I. Les transports en commun, une solution économique et écologique pour la mobilité locale

1. Les transports en commun, mode de transport indispensable à la lutte contre le dérèglement climatique

Depuis 1998, les transports sont les premiers contributeurs aux émissions nationales de gaz à effet de serre nationales (GES). En 2022, ils émettent 32 % du total des émissions de GES nationales. Depuis 1990, elles ont augmenté de 5,5 % alors qu'elles ont diminué dans l'ensemble des autres secteurs. Or, plus de la moitié de ces émissions proviennent de l'utilisation de voitures particulières⁸. Ainsi, il est impératif qu'un report vers des modes de transport à faible impact environnemental se généralise rapidement. Cela revient à tendre vers l'utilisation de véhicules électriques, dont l'impact CO₂ est moindre au long du cycle de vie du véhicule, grâce à des politiques publiques favorisant cette transition du parc automobile (développement de voitures de petite taille abordables¹, déploiement d'un réseau de recharge proposant des prix transparents²), mais surtout à largement diminuer le recours aux véhicules individuels, qui sont encore utilisés pour plus de 83 % des kilomètres parcourus selon la dernière enquête nationale sur la mobilité des personnes de 2019. En effet, selon le rapport « Pisani-Ferry/Mahfouz », la réduction de la part modale de la voiture au profit des transports en commun et du vélo pourrait permettre de diminuer les émissions de CO₂ de 6 millions de tonnes par an (le secteur en émettait 130,5 en 2022)³. En effet, les émissions unitaires de l'utilisation de la voiture particulière sont de 162 gCO_{2e}/km, quand celles des transports en commun sont en moyenne de 19gCO_{2e}/km⁴.

Dans les faits, la présence de transports en commun montre son efficacité pour contenir les émissions relatives aux déplacements domicile-travail. Ces dernières sont 40 % inférieures – à type de commune et taille de l'aire comparables – dans les communes où la majorité de la population vit à moins de 10 minutes à pied d'une station de métro ou de tramway par rapport à celles où aucune station n'est à proximité (moins de 10 minutes en voiture). En effet, dans les communes où la majorité de la population habite à moins de 10 minutes à pied d'une station de tram ou de métro, 42 % des personnes se rendant au travail empruntent les transports en commun, contre 16 % sur l'ensemble du territoire. Ce phénomène est également observé dans le cas de l'accès à une gare ferroviaire mais montre un impact moins important sur la baisse des émissions. À situation comparable, les émissions sont inférieures de 18 % dans les communes où la majorité des habitants vit à moins de 10 minutes à pied d'une gare, par rapport aux communes sans gare à proximité⁵.

¹ UFC-Que Choisir, Révisions à prévoir sur l'information et le signal prix pour le consommateur, juin 2023

² UFC-Que Choisir, Un déploiement du réseau à accélérer, des dérapages tarifaires à stopper, décembre 2023

³ France Stratégie, Les incidences économiques de l'action pour le climat, mai 2023

⁴ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Calcul des émissions de gaz à effet de serre dans l'enquête mobilité des personnes 2019, juillet 2023

⁵ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Déplacements domicile-travail : des émissions de gaz à effet de serre très variables selon les territoires, décembre 2023

2. Les transports en commun, un mode de transport essentiellement urbain

D'après la dernière enquête mobilité des personnes nationale (2019), les Françaises et Français utilisent les transports en commun pour 9,1 % de leurs déplacements dans le cadre de leur mobilité locale (déplacements dont la distance est inférieure à 80 kilomètres). Une part en hausse de 0,8 point par rapport à 2008. Cette évolution est toutefois différente selon les territoires, les transports en commun restant un mode de transport essentiellement urbain. Alors que la part des transports en commun dans les déplacements est stable dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants entre 2008 et 2019, elle a augmenté de 3 points dans les agglomérations dont la population se situe entre 100 000 et 2 000 000 d'habitants et de 5 points dans l'agglomération parisienne⁶. Par ailleurs, les transports en commun sont davantage utilisés dans le cadre des déplacements domicile-travail que dans la mobilité quotidienne en général, puisqu'ils assuraient 12 % des trajets domicile-travail selon cette même enquête. A noter, leur utilisation est plus courante chez les femmes (16 % contre 10 % des hommes) et les 15-34 ans (16 % contre 11 % des 35 ans et plus)⁷.

En volume, selon des données plus récentes, il est à noter la baisse du nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en transports en commun urbains entre 2019 et 2022. En effet, malgré une hausse de la fréquentation ces dernières années, le niveau d'avant crise n'a pas été recouvré. Cela s'explique notamment par le développement du télétravail et les difficultés à assurer l'offre de transport face à la pénurie de conducteurs⁸. Seul le nombre de déplacements en TER connaît un regain lui permettant de dépasser le nombre de voyageurs-kilomètres observé en 2019 (+ 25 % entre 2019 et 2022)⁸.

3. Le financement des transports en commun

L'organisation des transports collectifs urbains de personnes (réguliers et à la demande) est la compétence des autorités organisatrice de la mobilité Locale (AOML), il s'agit la plupart du temps d'une intercommunalité. Pour les services de transports ferroviaires express régionaux, ce sont les régions qui sont AOM. Ces compétences s'inscrivent notamment dans la mise en œuvre du principe de droit à la mobilité, décrit par l'article L 1111-1 du Code des transports en ces termes : « *L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'à toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens, y compris ceux faisant appel à la mobilité active [...]* ». Comme dans le cas des TER, les AOML confient couramment l'organisation des services de transports en commun à une autre entité mais peuvent également opérer ces services sur le modèle de la régie.

⁶ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes, septembre 2020

⁷ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Comment les Français se déplacent-ils pour aller travailler ?, avril 2024

⁸ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Chiffres clés des transports, Edition 2024

Les autorités organisatrices de la mobilité sont financées par trois principales sources, telles que décrites dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Recettes des autorités organisatrices de la mobilité locales hors Ile-de-France Mobilité

(En millions d'euros)	2019	2020
Versement mobilité	4 287	4 037
Contribution des collectivités locales	3 082	3 079
Recettes commerciales	1 494	1 010
Concours de l'Etat	164	680
Emprunt	976	706
Total	10 003	9 512

Source : UFC-Que Choisir, d'après Assemblée Nationale, Rapport d'information n° 1 304 sur les modalités du financement des transports en France : transports en commun et collectif, juin 2023

La première source de recettes des AOML est le versement mobilité. Il s'agit d'une contribution patronale versée par les employeurs privés et publics employant au moins onze salariés et se trouvant sur un territoire où il existe au moins un service régulier de transport public. Son taux est plafonné, mais différencié selon la taille de la commune ou de l'établissement public de coopération, entre 0,55 % et 1,75 % en province et entre 1,60 % et 3,20 % en Ile-de-France⁹. Les deux autres principales sources de financement sont les ressources ordinaires des collectivités et les recettes commerciales. Le tableau ci-dessus montre ainsi l'impact de la baisse de la fréquentation due à la crise sanitaire du Covid-19, qui a sensiblement réduit les recettes commerciales des transports collectifs. A noter, le versement mobilité, s'il est indispensable au financement des transports collectifs, souffre de sa dépendance à l'implantation géographique des entreprises sur le territoire. Ainsi, les AOML urbaines se trouvent en meilleure posture que les AOML périurbaines et rurales. Or, aucune péréquation n'est prévue alors que ces AOML peuvent faire partie des mêmes bassins de vie. Un récent rapport parlementaire¹⁰ met en exergue l'exemple de Bordeaux, zone de concentration des activités économiques girondines, par rapport aux AOML de deuxième et troisième couronne de l'agglomération. Ce même rapport, ainsi que les acteurs du secteur¹¹, mettent également en avant la faiblesse du taux du versement mobilité dans certaines zones et la faiblesse des contributions de l'Etat au secteur.

Si les transports en commun sont une solution centrale pour la réduction de l'usage de la voiture individuelle et doivent devenir une réalité en dehors des grands pôles urbains, celle-ci ne peut pas prendre la forme d'une injonction, mais doit résulter d'une offre de transports en commun de qualité qui amènera les consommateurs à les utiliser, à minima pour des raisons purement budgétaires. **Dans ce contexte, l'UFC-Que Choisir a dressé un bilan de l'accès géographique de la population française aux transports en commun. En effet, l'accès à une station/gare constitue un prérequis.** C'est l'angle adopté dans ce rapport, compte tenu de l'impossibilité, en l'état des données disponibles, de prendre en compte les paramètres de fréquence et de fiabilité pour l'ensemble des transports en commun. Toutefois, comme nous le détaillerons dans la partie suivante, même en limitant ainsi notre approche, qui n'illustre pas la qualité globale de l'offre de transports en commun, de réelles difficultés ont subsisté face à l'absence d'une information publique exhaustive sur les lieux de présence d'arrêts de transports en commun.

⁹ Versement mobilité

¹⁰ Assemblée Nationale, Rapport d'information n° 1 304 sur les modalités du financement des transports en France : transports en commun et collectif, juin 2023

¹¹ UTPF, Observatoire de la mobilité & Attentes du secteur des transports publics urbains et ferroviaires, Dossier de presse, octobre 2024

II. Méthodologie

Pour pouvoir étudier le niveau et les inégalités d'accès des consommateurs aux transports en commun en France métropolitaine, l'UFC-Que Choisir a dû mettre en œuvre une méthodologie originale. Elle comprend deux principales étapes.

La première consiste à constituer les bases de données nécessaires à cette analyse. Ces données sont de trois types : le réseau de voies, la localisation de la population (et son nombre) et les arrêts de transports en commun présents sur le territoire métropolitain. S'agissant du réseau de voies, nous nous sommes basés sur celui d'*OpenStreetMap*¹², en nous concentrant sur les voies routières qui peuvent être empruntées à pied ou à vélo. Pour le recensement et la cartographie de la population, nous nous sommes appuyés sur les données carroyées (carreaux de 200 mètres) publiées par l'INSEE. Cette maille géographique est adaptée au calcul de l'accès à pied à une localisation. Enfin, pour les arrêts de transport, nous avons référencé les arrêts de bus, les arrêts de tramways, les arrêts de métros, ainsi que les gares dédiées aux transports ferrés quotidiens, à savoir : gares RER, de trains de banlieue et gares de voyageurs accueillant des TER à partir de la base publique officielle (transport.data.gouv) et d'*OpenStreetMap*.

La seconde a consisté à rendre compte de l'accès de la population à ces différents arrêts de transports en commun à pied et à vélo. Nous avons ainsi simulé l'accès des habitants des différents carreaux de population aux arrêts de transports en commun en général et aux arrêts de transports en commun ferrés (gares, métros et tramways) à moins de dix minutes à pied. S'agissant du vélo, nous nous sommes concentrés sur l'accès aux arrêts de transport ferrés à moins de dix minutes à vélo. Pour cela, des zones isochrones, zones géographiques tracées selon un temps de trajet, ont été calculées pour tous les arrêts de transports en commun. L'appartenance ou non d'un carreau à l'isochrone d'un arrêt donné détermine ainsi la capacité de sa population à accéder à cet arrêt. Les carreaux, ayant été réaffectés aux communes et aux départements, il a été alors possible de mesurer l'accès des habitants d'une commune ou d'un département à des transports en commun.

Il est important de noter dès à présent qu'il nous est impossible de garantir l'exhaustivité des arrêts de bus que nous avons pris en compte. En effet, nous avons relevé des carences sur la source officielle présentant les points d'accès aux transports. La présence de ces informations sur la base de données officielle repose sur les données statiques que les autorités organisatrices de la mobilité doivent légalement transmettre (ou dont elles doivent déléguer la transmission). Le contrôle de la bonne transmission de ces données est assuré par l'Autorité de régulation des transports. Les cartes et chiffres que nous produisons dans ce document provenant en grande partie de cette base de données, la responsabilité d'éventuelles erreurs incomberait donc au premier chef aux AOML.

¹² *OpenStreetMap* est un projet collaboratif de cartographie en ligne de référence, les données à disposition sont issues d'une production participative de ses plus de dix millions d'utilisateurs enregistrés.

1. Rassembler les données nécessaires

A noter, l'ensemble des données a été chargé dans une base de données gérée par le SGBD *PostgreSQL*, doté de l'extension *PostGIS*, permettant de manipuler des objets cartographiques. Ce SGBD a permis de manipuler de nombreux objets et de lancer des requêtes puissantes.

a. Le réseau de voies en France métropolitaine

Le réseau de voie a été chargé depuis *OpenStreetMap* pour la France métropolitaine le 5 juin 2024 à partir du site <https://www.geofabrik.de/>. Cette base comprend près de 10 551 634 voies. Elles sont décrites dans le tableau ci-dessous :

Tableau 2 : Type de voies du fichier *OpenStreetMap* utilisé

Nature	Nombre de voies
Autoroute	28 398
Voie rapide ou voie express. Voie ayant les caractéristiques d'une autoroute. En général, une 2x2 voies avec séparation centrale	27 506
Route majeure reliant des grandes villes. En France, cela correspond à des routes nationales, des grandes routes départementales ou des artères principales en ville	245 545
Route faisant partie du réseau national sans faire partie du réseau primaire. En France, cela correspond à des départementales ou des rues importantes en ville	390 106
Route reliant des villages ou des quartiers à l'intérieur des villes. En France, cela correspond à des petites routes ou des rues présentant un trafic de transit inférieur à une route secondaire entre zones résidentielles, commerciales ou industrielles	549 280
Voie de desserte locale, sans trafic de transit	982 319
Route de desserte ou à l'intérieur d'une zone résidentielle qui n'a pas de nomenclature spécifique	1 631 644
Bretelle d'accès ou de sortie d'une autoroute	24 011
Voie d'accès à une voie rapide ou voie express	17 788
Voie d'accès à une route du réseau primaire	13 306
Voie d'accès à une route du réseau secondaire	6 917
Voie d'accès à une route du réseau tertiaire. Les routes de liaison conduisant de/vers une route tertiaire ou vers une route de classe inférieure	5 657
Zone de rencontre, parfois appelée zone piétonne. Voie goudronnée ou pavée en zone d'habitation où les piétons ont priorité absolue et n'ont pas l'obligation de circuler sur les trottoirs	42 830
Route d'accès unique à un bâtiment, site industriel, etc., à l'intérieur d'un grand parking	2 492 031
Rue piétonne. Rue réservée principalement ou exclusivement aux piétons en ville, en zone commerçante ou résidentielle. L'accès aux véhicules motorisés n'est autorisé que pour des périodes très limitées de la journée	62 722

Chemin carrossable en principe sans revêtement (chemin rural, agricole, forestier, d'exploitation...)	1 256 699
Voie réservée aux bus à haut niveau de service	1 875
Voie réservée aux piétons (en général par une signalisation particulière).	1 135 685
Chemin pour cavaliers	5 288
Escaliers	115 340
Chemin non carrossable, non spécifique ou partagé pour divers usages	792 060
Piste cyclable	130 806
Surface possédant un revêtement dur de type asphalte ou composée de matériaux très compactés	64 985
Surface en gravier ou en terre/sable compact	153 090
Surface mixte matériaux durs et terre/sable assez compact	164 312
Surface comportant des marques de passages de véhicules au milieu desquelles pousse de la végétation. Essentiellement en terre, bien que parfois également composée de matériaux plus durs ou compactés.	113 677
Surface comportant des marques de passages de véhicules mais moins visibles. Surface naturelle devenue voie de passage à l'usage. Sol mou, peu d'adhérence, empreinte visuelle presque nulle sur le paysage.	95 630

Certaines des voies ont été supprimées de l'analyse car elles ne sont pas praticables à pied ou à vélo, il s'agit des voies de nature suivantes :

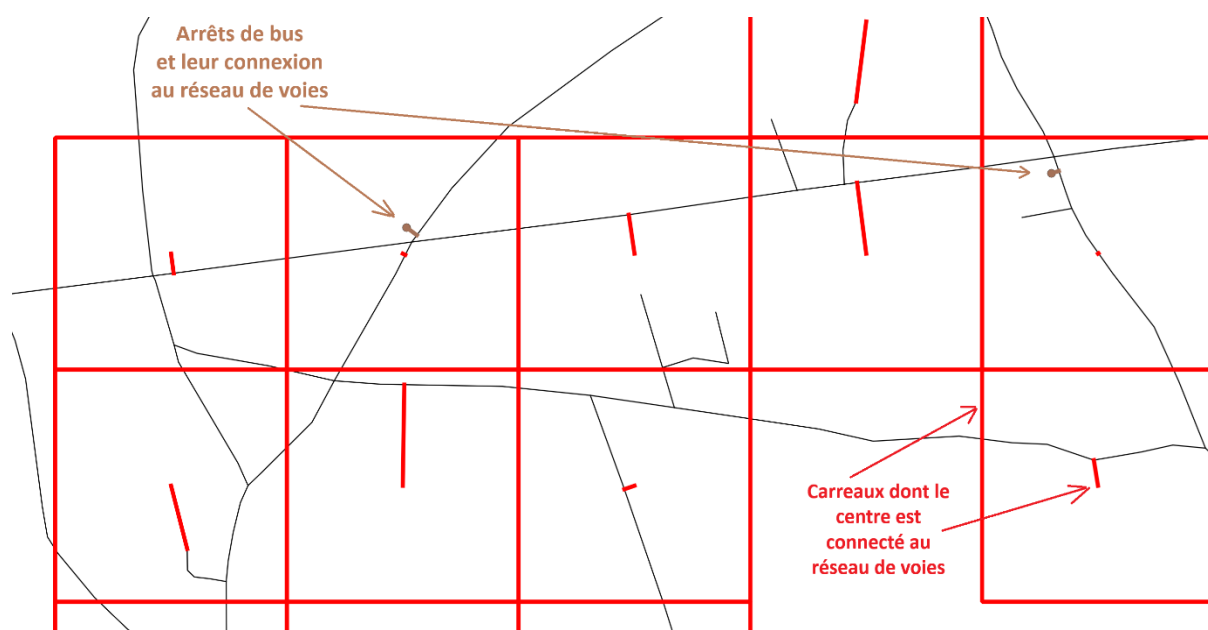
- Autoroute
- Voie rapide ou express
- Bretelle d'accès ou de sortie d'une autoroute
- Voie d'accès à une voie rapide ou express
- Voie réservée aux bus à haut niveau de service

Les voies dont la géométrie comportait des erreurs ont également été corrigées. Après sélection, il reste 10 446 768 voies dans la base de données. Elles sont toutes dotées d'une géométrie correcte et leur nature est systématiquement renseignée.

b. La localisation de la population

Désormais, nous disposons d'une représentation de l'ensemble des voies sur lesquelles les piétons et cyclistes peuvent circuler. Pour appréhender l'accès de la population aux arrêts de transports en commun, il nous faut déterminer où celle-ci se situe par rapport au réseau viaire. L'INSEE propose un recensement géographique de la population à l'échelle de carreaux de 200 mètres. Cette base de données comporte 2 287 884 carreaux¹³. Ces données ont été utilisées pour décrire la localisation de la population. Pour associer le réseau de voies décrit ci-dessus et les carreaux INSEE, chaque centre de carreau a été projeté en ligne droite sur la voie la plus proche. Les segments ainsi créés entre le centre du carreau et le point de projection sur la voie la plus proche ont été intégrés au réseau de voies. Pour la suite du travail, la population propre à chaque carreau a été considérée comme localisée à l'extrémité de ces nouveaux segments de voies.

Figure 1 : Représentation des segments de voies



Sur cet extrait du territoire, on aperçoit :

- Les voies (en noir)
- Les carreaux (en rouge), dont le centre est relié aux voies
- Les arrêts de transports (ici deux arrêts de bus) également reliés aux voies

Afin de pouvoir analyser les données obtenues à l'échelle communale, il est nécessaire que les différents carreaux soient affectés à une commune donnée. Ainsi, les contours géographiques des communes et des carreaux ont été utilisés pour décrire les intersections entre les carreaux et les communes. Chaque intersection est décrite dans une table de donnée dédiée par le code de la commune, l'identifiant du carreau, et le *pro rata* des données de population selon la proportion du carreau dans une commune.

En théorie, dans chaque commune, la somme des populations interpolées de chaque intersection devrait correspondre à la population communale. En pratique, la population n'étant pas uniformément répartie dans un carreau, les résultats peuvent varier de quelques pourcents.

¹³Les données utilisées sont celles du recensement

2019 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7655475?sommaire=7655515>, publiées le 12 octobre 2023, dernières en date au moment de la réalisation de ce travail.

c. Les arrêts de transport en commun

Pour compléter les données qui forment notre base de travail, il nous faut constituer une base de données de tous les arrêts de transports en commun en France. Nous avons ainsi référencé les arrêts de bus, les arrêts de tramways, les arrêts de métros, ainsi que les gares dédiées aux transports ferrés quotidiens, à savoir : gare RER, de trains de banlieue et gare de voyageurs accueillant des TER. **A noter, les services de transports à la demande (TAD) ne sont pris en compte que s'ils reposent sur des arrêts prédéfinis, renvoyant dans ce cas aux arrêts de bus.**



LES ARRETS DE BUS

Pour recenser les arrêts de bus en France, nous avons mobilisé deux sources de données.

La première est la base de données dite GTFS, disponible sur le site transport.data.gouv.fr, dans sa version du 1 février 2024. Ce fichier rassemble l'ensemble des points d'arrêts de transport en commun du « Point d'Accès National aux données de transports¹⁴ ».

Cette base de données contient en particulier les variables suivantes pour chaque point d'arrêt :

- Organisation publiant les données
- Autorité organisatrice de la mobilité associée à ce point d'arrêt
- Nom de l'arrêt
- Longitude
- Latitude
- Type d'arrêt

La base de données initialement exploitée comprend 641 348 arrêts de transports en commun dont 427 586 arrêts, 206 256 stations¹⁵ et 4 506 entrées et sorties. Ces dernières correspondent aux accès aux arrêts de transports, qui peuvent être multiples, comme dans une gare par exemple.

¹⁴ Le point national d'accès aux données de transports a été constitué en application du règlement européen MMTIS qui oblige les détenteurs de données de transports à les mettre à disposition, eux-mêmes ou par délégation, dans un format donné. Les données à transmettre sont de quatre types : statiques, dynamiques, observées et historiques. La localisation des points d'arrêts de transport fait ainsi partie des données statiques que les autorités organisatrices de la mobilité doivent transmettre ou dont elles doivent déléguer la transmission. Le contrôle de la bonne transmission de ces données est assuré par l'Autorité de régulation des transports. Le fichier ici mentionné consiste en l'agrégation de plus de 400 bases de données locales, également disponibles sur le site transport.data.gouv.fr.

¹⁵ Une station correspond à un regroupement d'arrêts.

Tout d'abord, les 23 524 arrêts situés dans les départements et régions d'outre-mer ont été exclus de l'analyse, qui se concentre sur la France métropolitaine. La base comprend également des arrêts localisés à l'étranger, au nombre de 3 526, qui ont été supprimés. Enfin, 452 arrêts métropolitains ont dû être exclus de l'analyse du fait de coordonnées vides ou erronées.

Après ces premiers traitements, le fichier exploitable compte 614 116 points d'arrêts de transport en commun. Ces points ont été enrichis de coordonnées Lambert 93 arrondies à 50 mètres¹⁶ et du code commune correspondant à la commune où le point d'arrêt est localisé.

Ensuite, la base de données a été apurée des doublons à partir des coordonnées arrondies des arrêts, en supprimant les arrêts présents plusieurs fois. Les points 'stations' apparaissent la plupart du temps comme des doublons des arrêts de bus puisqu'elles correspondent à un ensemble d'arrêts de bus. **Ainsi, le fichier exploité au titre de cette source de données comprend 231 479 arrêts de bus.**

Considérant l'exploitation de cette base de données, 13 880 communes ne présentent aucun arrêt de bus, soit 40 % des communes françaises. Cela représente un peu plus de 5 millions d'habitants, soit 8 % de la population française. Les communes ne présentant pas d'arrêts de bus dans cette base données sont plutôt de petites communes, puisque leur taille moyenne est de 379 habitants, avec un écart type de 491. La commune la plus peuplée ne présentant aucun arrêt est celle de Cugnaux, en Haute-Garonne, avec 20 341 habitants.

Pour compléter cette première source de données au vu des manques constatés, celle-ci a été complétée de la base de données des arrêts de bus d'*OpenStreetMap*. Les points d'intérêt (*points of interest*) du thème « transport » d'*OpenStreetMap* ayant pour dénomination « bus_station » ou « bus_stop » ont été téléchargés. Ils sont au nombre de 223 225.

Cette seconde base a été rapprochée de la première « GTFS ». **Tous les points de la base d'*OpenStreetMap* situés à plus de 50 mètres d'un point d'arrêt de la base « GTFS » ont été retenus pour l'enrichir. Ils sont 38 438.**

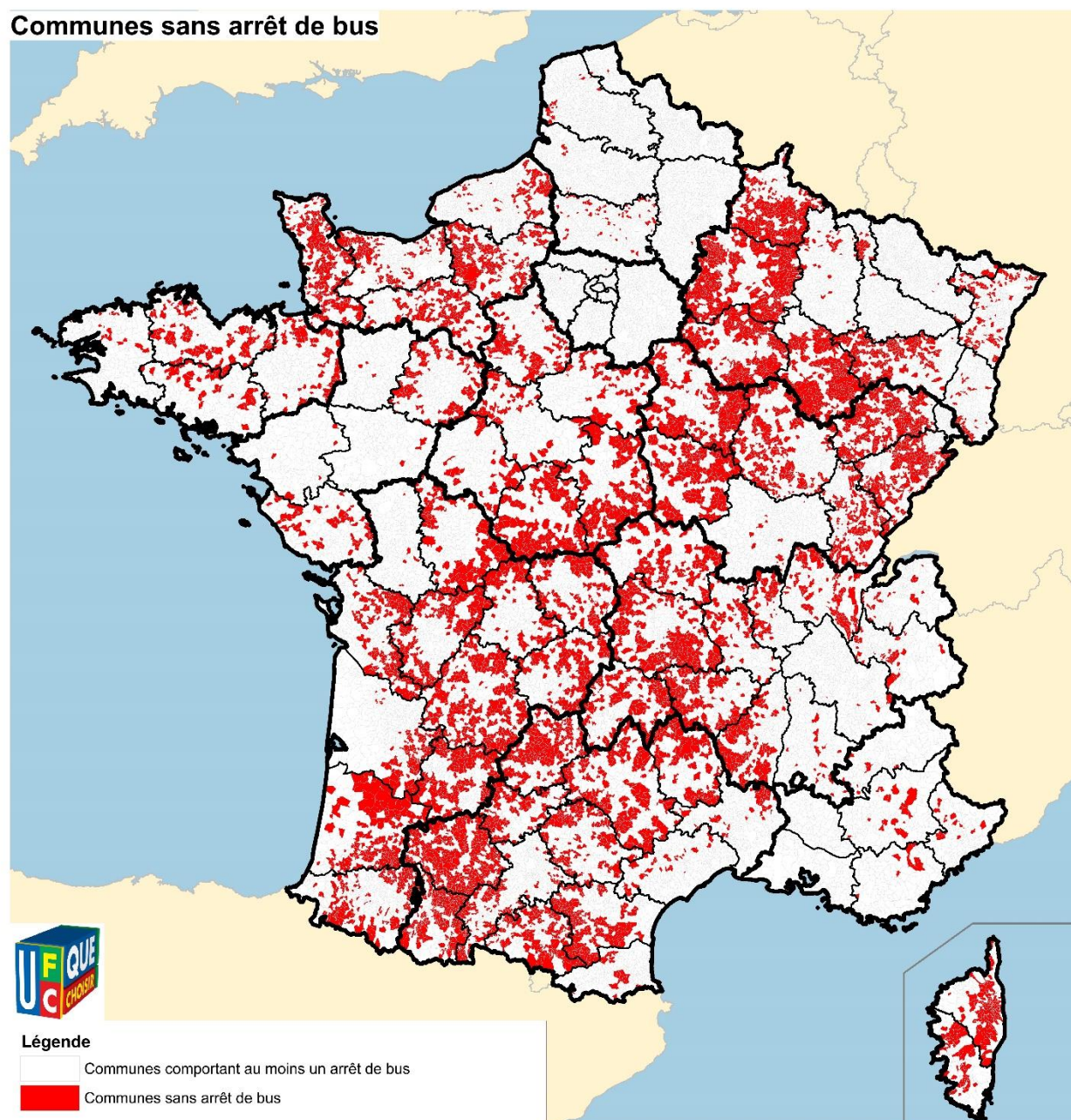
Ainsi, la base constituée au titre des arrêts de bus compte en tout 269 917 arrêts. L'utilisation d'*OpenStreetMap* a ainsi permis de compléter la base de données officielle GTFS. En effet, près de 14 % des arrêts de la base de données finale sont issus du référencement depuis ce site internet.

A présent, 11 063 communes ne présentent aucun arrêt de bus, soient 31,7 % des communes françaises métropolitaine. Cela représente près de 3,5 millions d'habitants, soit 5,3 % de la population métropolitaine. Les communes ne présentant pas d'arrêts de bus sont de petites communes, puisque leur taille moyenne est de 315 habitants. La commune la plus peuplée ne présentant aucun arrêt est désormais celle de Villers-le-Lac dans le Doubs, avec 5228 habitants. **Malgré ces efforts, la base de données constituée peut comporter des manques. D'après nos informations, cette incomplétude se concentrerait sur les arrêts de bus en dehors des grandes métropoles, ce qui pourrait également être le cas de la base obtenue après consolidation grâce aux données d'*OpenStreetMap*.**

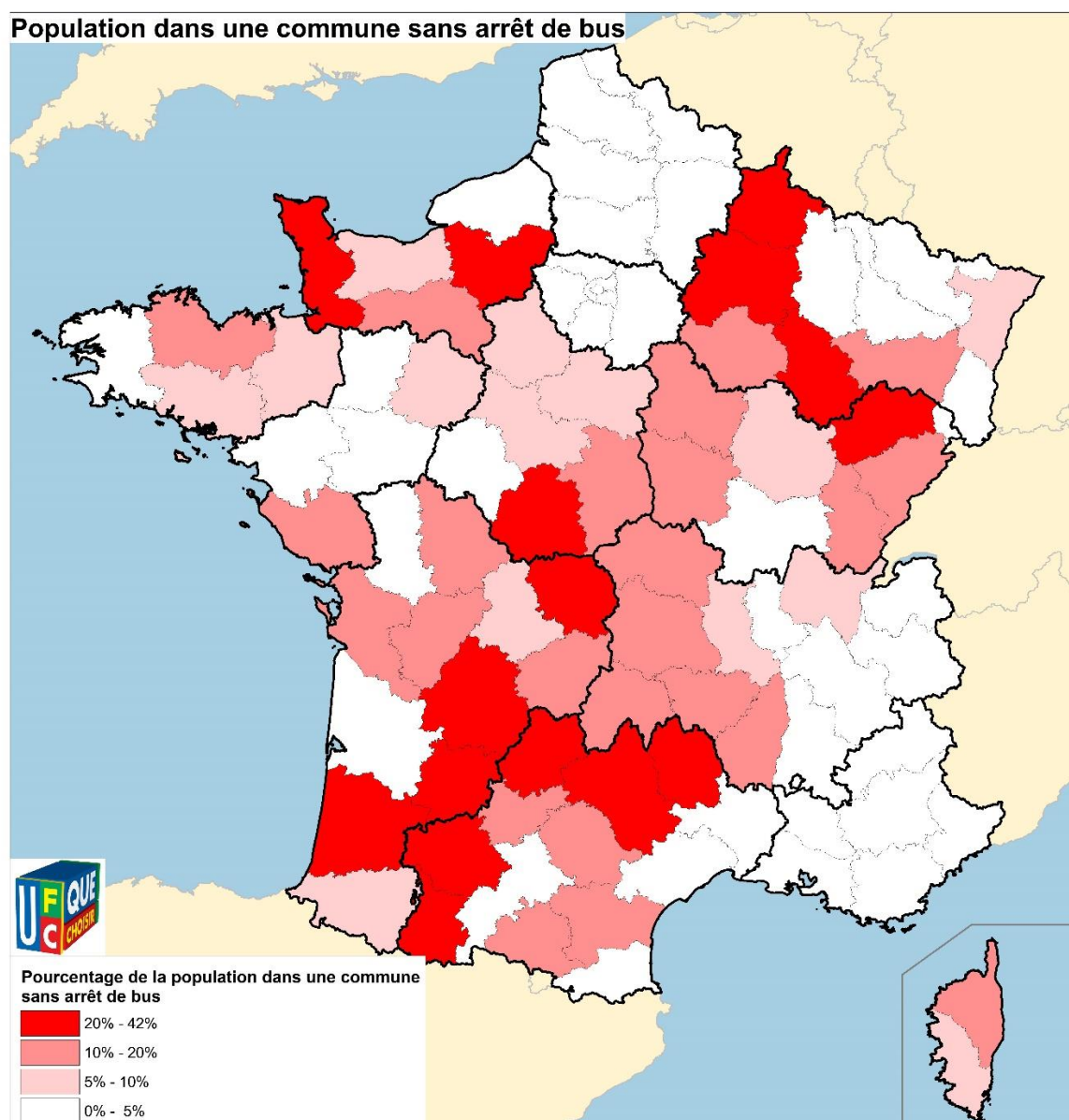
Les cartes ci-dessous représentent les communes vides (ne présentant aucun arrêt de bus) et la part de la population départementale se trouvant dans une commune sans arrêt de bus. Sans prendre en compte l'accès de la population à ces arrêts, objectif de notre travail, des disparités régionales se dégagent d'ores et déjà. L'Ile-de-France se montre notamment largement dotée en arrêts de bus.

¹⁶ La distance de 50 mètres a été choisie car il s'agit de l'ordre de grandeur de la précision des positionnements des points et qu'elle permet de ne considérer qu'un arrêt dans le cas de l'existence de coordonnées comprenant de multiples entrées et sorties propres à un arrêt.

Carte 1 : Carte des communes sans arrêt de bus en France Métropolitaine



Carte 2 : Carte des départements selon le nombre de communes sans arrêt de bus en France Métropolitaine



Chacun de ces arrêts est associé à une commune à partir de sa localisation. Puis, à partir de la liste et de la composition des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) disponible sur data.gouv.fr, les communes et donc les arrêts de bus ont été associés à des AOM. Nous recensons près de 1 142 collectivités susceptibles d'exercer les fonctions d'AOM en France métropolitaine, 60 % sont des AOM locales, agissant pour leur compte propre, et 40 % ont délégué leurs compétences à leur région. En effet, il est possible qu'une région exerce par substitution le rôle d'AOM sur le ressort territorial d'une collectivité qui n'a pas souhaité exercer cette compétence¹⁷.

¹⁷ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, [Le cadre d'intervention de l'AOM et de l'AOM régionale](#)

En définitive, chacun des arrêts est associé aux informations suivantes :

- Coordonnées géographiques (Lambert 93)
- Code de la commune sur laquelle le point d'arrêts est localisée
- Nom de la commune
- Autorité organisatrice de la mobilité en charge de ce point d'arrêt

LES ARRETS DE TRAMWAY

La France comporte 30 réseaux de tramway. Les arrêts de chaque réseau ont été obtenus de manière individuelle grâce aux sources de données suivantes :

Ville	Nombre de stations	Source 1 ¹⁸	Source 2
Angers	43	Plan dynamique Irigo	Plan dynamique Irigo (application)
Annemasse	4	Open Data Transport Swiss	Wikipédia
Aubagne	7	Wikipédia	Data.gouv
Avignon	10	Data.gouv	
Besançon	31	Wikipédia	Data.gouv
Bordeaux	135	Wikipédia	
Brest	28	Wikipédia	
Caen	37	Wikipédia	
Clermont-Ferrand	34	Wikipédia	
Dijon	34	Wikipédia	
Grenoble	82	Wikipédia	
IDF	278	Data.gouv	
Le Havre	23	Wikipédia	
Le Mans	35	Wikipédia	Data.gouv
Lille Roubaix Tourcoing	36	Data.gouv	
Lyon	103	Data.gouv	TCL
Marseille	33	Wikipédia	
Montpellier	87	Wikipédia	Data.gouv
Mulhouse	37	Wikipédia	Data.gouv
Nantes	83	Wikipédia	Data.gouv
Nice	46	Wikipédia	
Orléans	51	Wikipédia	
Reims	24	Wikipédia	

¹⁸ Les informations sur les arrêts ont été systématiquement recherchés sur les sites publics correspondants et Wikipédia a été utilisé pour vérifier ces informations. Lorsque les informations étaient divergentes, la source la plus à jour a été sélectionnée. Dans la plupart des cas, il s'agissait de Wikipédia.

Rouen	94	Wikipédia	Data.gouv
St Etienne	39	Data.gouv	
St Louis	4	Wikipédia	
Strasbourg	84	Wikipédia	Data.gouv
Toulouse	29	Wikipédia	Data.gouv
Tours	29	Google Maps	
Valenciennes	49	Data.gouv	
Total	1609		

Au total, la base d'arrêts de tramway constituée compte 1609 arrêts.

De la même manière que précédemment, ces données ont été croisées avec les stations disponibles dans *OpenStreetMap*. Toutefois, celles-ci ne comprennent pas de points d'arrêts supplémentaires. Le fichier constitué semble donc complet.

Les points d'arrêts sont renseignés selon les informations suivantes :

- Coordonnées géographiques (Lambert 93)
- Nom de la station
- Nom de la ligne
- Code de la commune sur laquelle le point d'arrêts est localisée
- Nom de la commune
- Autorité organisatrice de la mobilité en charge de ce point d'arrêt

LES ARRETS DE METRO

La France comporte six réseaux de métro. Les arrêts de chaque réseau ont été obtenus de manière individuelle grâce aux sources de données suivantes :

Agglomération	Nombre de stations	Source
Paris et Ile-de-France ¹⁹	318	Data.gouv
Lyon	45	Data.gouv
Aix-Marseille	29	Data.gouv
Lille	60	Data.gouv
Toulouse	37	Data.gouv
Rennes	28	Data.gouv
Total	5177	

¹⁹ Les arrêts des lignes ORLYVAL (3 arrêts), CDGVAL (5 arrêts) et du funiculaire de Montmartre (2 arrêts) sont considérés comme des arrêts de métro.

Au total, la base d'arrêts de tramway constituée compte **517 arrêts**.

De la même manière que précédemment, ces données ont été croisées avec les stations disponibles dans *OpenStreetMap* et *Google Maps*. Toutefois, ces dernières ne comprennent pas de points d'arrêts supplémentaires. Le fichier constitué semble donc complet.

De nouveau, les points d'arrêts sont renseignés selon les informations suivantes :

- Coordonnées géographiques (Lambert 93)
- Nom de la station
- Nom de la ligne
- Code de la commune sur laquelle le point d'arrêt est localisé
- Nom de la commune
- Autorité organisatrice de la mobilité en charge de ce point d'arrêt

LES GARES FERROVIAIRES

1. Gare RER et gares de trains de banlieue

Afin de référencer les gares RER et les gares de train de banlieue en Ile-de-France, le fichier disponible sur [data.gouv](https://data.gouv.fr/) a été utilisé. Quelques corrections ont été effectuées sur l'affectation des arrêts aux lignes, en particulier sur le RER C. **Cette base de données comprend 448 arrêts.**

2. Gares voyageurs TER

Pour l'établissement de la base de données référençant les gares TER, deux fichiers source ont été utilisés, celui de la SNCF et celui de l'Autorité de régulation des transports (ART).

La [base de données mise en ligne par la SNCF](#) comprend 2879 gares voyageurs, mais le type de gare n'est pas précisé. Or, nous souhaitons nous concentrer sur l'accès aux transports en commun pour les déplacements quotidiens. Ainsi, il est nécessaire d'exclure les gares qui n'accueilleraient que des TGV, destinés aux déplacements longue distance.

Cette base de données a donc été comparée avec le [fichier](#) répertoriant les gares mis en ligne par l'Autorité de Régulation des transports, qui distingue les gares TGV, Intercités, TER et Transilien. Il comprend 2 827 gares voyageurs.

Le fichier de l'ART compte 18 gares qui ne se trouvent pas dans celui de la SNCF. A l'inverse, celui de la SNCF comprend 84 gares qui ne se trouvent pas dans celui de l'ART.

Les gares présentes dans le fichier SNCF et absentes du fichier de l'ART sont de petites gares, de type haltes ferroviaires. Nous les conservons, considérant qu'elles sont des gares de proximité, à rapprocher de gares TER. Les gares présentes dans le fichier de l'ART et absentes du fichier SNCF sont des gares fermées ou déjà référencées dans les fichiers des gares ferroviaires RER ou de trains de banlieue ou des arrêts de tramway ou situées à l'étranger. Nous ne les retenons donc pas.

Après cela, les gares référencées comme des gares TGV uniquement (12 gares) et Intercités uniquement (1 gare) sont exclues du fichier. **Cela aboutit à une base de données de 2 866 gares TER sur le territoire français métropolitain.**

De nouveau, les points d'arrêts sont renseignés selon les informations suivantes :

- Coordonnées géographiques (Lambert 93)
- Nom de la station
- Code de la commune sur laquelle le point d'arrêts est localisée
- Nom de la commune
- Autorité organisatrice de la mobilité en charge de ce point d'arrêt

Ainsi, au total, la base de données de points d'arrêts de transports en commun utilisée pour notre analyse comprend 274 922 points référencés qui sont distingués selon leur nature : arrêt de bus, de tramway, de métro ou gare ferroviaire. Si la comptabilisation des arrêts de tramway, de métro, de RER, de trains de banlieue et des gares ferroviaires semble exhaustive, celle des arrêts de bus est plus incertaine du fait de la moindre qualité de la base de données publique à disposition. Si le croisement avec les points référencés dans *OpenStreetMap* permet de palier les manques de cette dernière, il n'est pas garanti qu'il ait permis de référencer l'ensemble des arrêts de bus du territoire.

Ensuite, comme pour les carreaux, ces arrêts ont été projetés sur les voies *OpenStreetMap* les plus proches. Les segments ainsi créés ont été ajoutés au réseau des voies.

2. Calculer l'accès de la population aux transports en commun

Pour déterminer la population ayant accès à chaque arrêt de transport dans un rayon de dix minutes à pied ou dix minutes à vélo selon le type d'arrêts étudiés, il est nécessaire de définir des zones isochrones autour de chaque arrêt de transport. Une zone isochrone est une zone géographique dont les limites sont atteignables en un temps de trajet donné. Dans notre cas, cela renvoie à tous les nœuds des voies atteignables en moins d'un temps donné à partir d'un arrêt, mais aussi, ce qui revient au même, à tous les nœuds qui permettent d'atteindre l'arrêt de transport en moins d'un temps donné.

Le graphe de voies a été au préalable rendu planaire pour permettre le calcul des isochrones. Ainsi, les voies se croisant ont été découpées de manière à ce que deux voies ne se touchent que par leurs extrémités. Par ailleurs, les nœuds d'une même voie ou de voies différentes distants de moins d'un centimètre ont été considérés comme un seul et même nœud. Les sommets de chaque voie (nœuds de début et fin de voie) ont ensuite été identifiés et stockés dans une table de sommets reliés à la table des voies. Ces volumineux traitements permettent de « naviguer » au sein des voies : on peut en effet passer, par requête, d'une voie à une autre si elles ont les mêmes extrémités.

Puis un temps de parcours a été attribué à chaque voie selon le mode de déplacement retenu (à pied ou à vélo). Les vitesses utilisées sont les suivantes :

- 4,7 km/h pour la marche²⁰
- 15 km/h pour le vélo²¹

²⁰ Institut national de la recherche sur les transports et la sécurité, Présentation d'une méthode d'analyse des séquences piétonnières au cours des déplacements quotidiens des citadins et mesure de l'exposition au risque des piétons, 1986

²¹ La ville à vélo, [Carte des temps de trajets : le vélo est le mode le plus rapide pour circuler au sein de la métropole](#), mai 2020

Ensuite pour déterminer les populations des carreaux desservies par un arrêt de transport grâce à une zone isochrone, le principe suivant est utilisé :

- Au départ d'un arrêt de transport, on parcourt toutes les voies dont il est une extrémité.
- La distance qu'il a fallu parcourir jusqu'à chaque autre extrémité de ces voies est associée à chaque arrêt et chaque voie parcourue. Si plusieurs chemins différents sont possibles, la plus petite distance est affectée.
- Ces extrémités sont le nouveau point de départ pour reproduire le processus.
- Le processus s'arrête lorsque les distances parcourues excèdent la distance maximum retenue pour l'isochrone :
 - 10 minutes²² à pied soit $4,7 \text{ km/h} \times 10 \text{ minutes} = 783,33 \text{ mètres}$
 - 10 minutes à vélo soit $15 \text{ km/h} \times 10 \text{ minutes} = 2\,500 \text{ mètres}$

L'accès à pied a été calculé pour l'ensemble des arrêts de transports en commun et l'accès à vélo a été calculé pour les arrêts de transports ferrés (gare TER, RER, transilien, métro et tramway). Il a en effet été considéré que la possibilité d'intermodalité entre vélo et transports en commun se concentrait actuellement sur l'utilisation des modes ferrés (avec emport ou non dans les wagons).

Les résultats de certaines isochrones se sont révélés étonnants. En effet, certains passages piétons, notamment au-dessus des voies ferrées, figuraient dans la cartographie des voies d'*OpenStreetMap* sans être connectées au reste des voies. L'isochrone ne pouvait donc pas se développer normalement.

Face à cela, les isochrones ont été retraitées. Parfois, les points de départ des isochrones ont été revus, en sélectionnant un point connecté au réseau de voies. Pour d'autres, situées au milieu d'un réseau de voies très peu connexe, des distances à vol d'oiseau avec un coefficient de sinuosité de 38% ont été utilisées. Ainsi, une distance à vol d'oiseau de 100 mètres est assimilée à une distance par la route de 138 mètres.

²² Le temps d'accès de 10 minutes est celui couramment utilisés pour les études portant sur les transports en commun (Voir : INSEE, Déplacements domicile-travail : des émissions de gaz à effet de serre très variables selon les territoires, décembre 2023)

III. Résultats

Considérant la méthodologie précédente et les données rassemblées, pour chaque commune et pour chaque département ont été calculés la population et la part de la population :

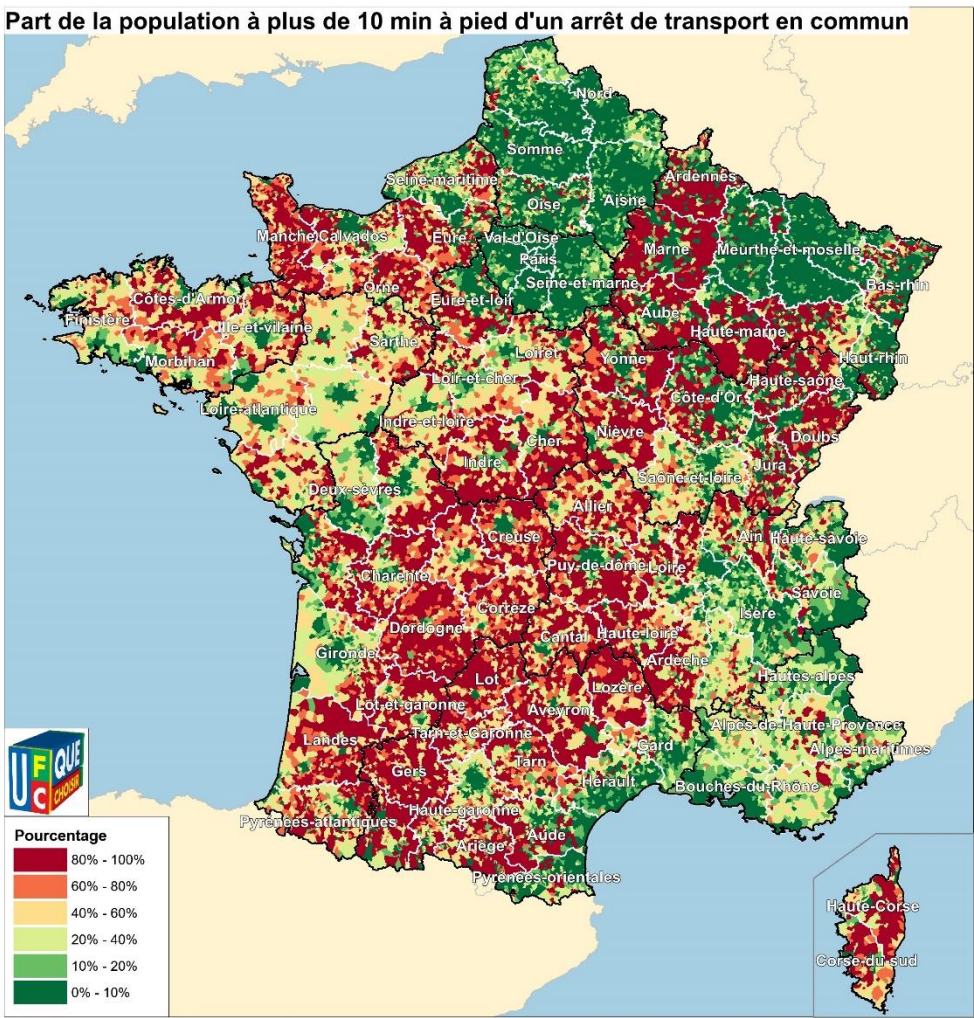
- Sans accès à un arrêt de transport à moins de 10 min à pied ;
- Sans accès à un arrêt de transport ferré à moins de 10 min à pied ;
- Sans accès à un arrêt de transport ferré à moins de 10 min à vélo.

A partir de ces données, des cartes nationales et départementales ont été produites. Nous décrivons nos principales observations dans les sous-parties suivantes. **A noter, celles-ci représentent l'accès géographique aux arrêts de transport en commun, l'existence de points d'arrêt, et ne prennent ainsi pas en compte la fréquence des services de transport proposés ou encore leur ponctualité.**

1. Accès aux transports en commun à pied

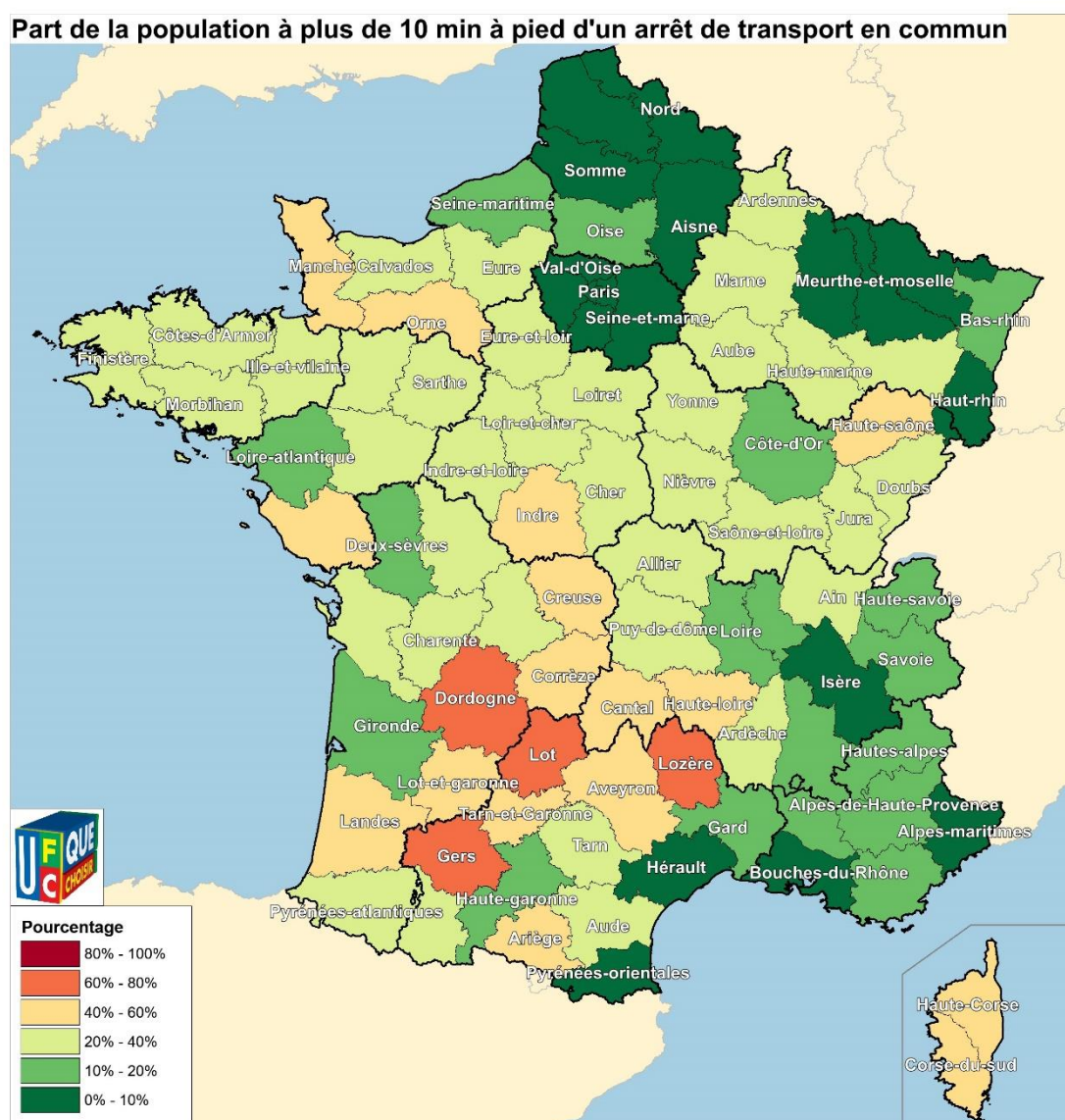
Les cartes ci-dessous présentent l'accès aux arrêts de transports en commun (bus, TER, métro, tram, etc.) à moins de dix minutes à pied à l'échelle communale et départementale.

Carte 3 : Accessibilité géographique des arrêts de transport en commun à pied (à l'échelle communale)



Nos estimations montrent que près de 11 millions de personnes²³ en France n'ont pas accès à un arrêt de transports en commun à moins de dix minutes à pied de leur domicile, soit 17,4 % de la population. Dans près de 12 000 communes, près de 80 % de la population n'a pas accès à un arrêt de transports en commun. Les communes en question comportent en moyenne 343 habitants. A l'inverse, près de 10 000 communes voient plus de 90 % de leur population ayant accès à un arrêt de transports en commun, celles-ci comportent en moyenne 4 135 habitants. D'un côté, un axe centre-est – sud-ouest se dessine, montrant de nombreuses communes dont la population est très mal desservie. De l'autre côté, la région Ile-de-France, les Hauts-de-France, la Moselle et les conurbations des grandes villes françaises : Caen, Rennes, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Perpignan, Montpellier, Marseille, Nice, Grenoble, Lyon ou encore Strasbourg montrent une population bien desservie.

Carte 4 : Accessibilité géographique des arrêts de transport en commun à pied (à l'échelle départementale)

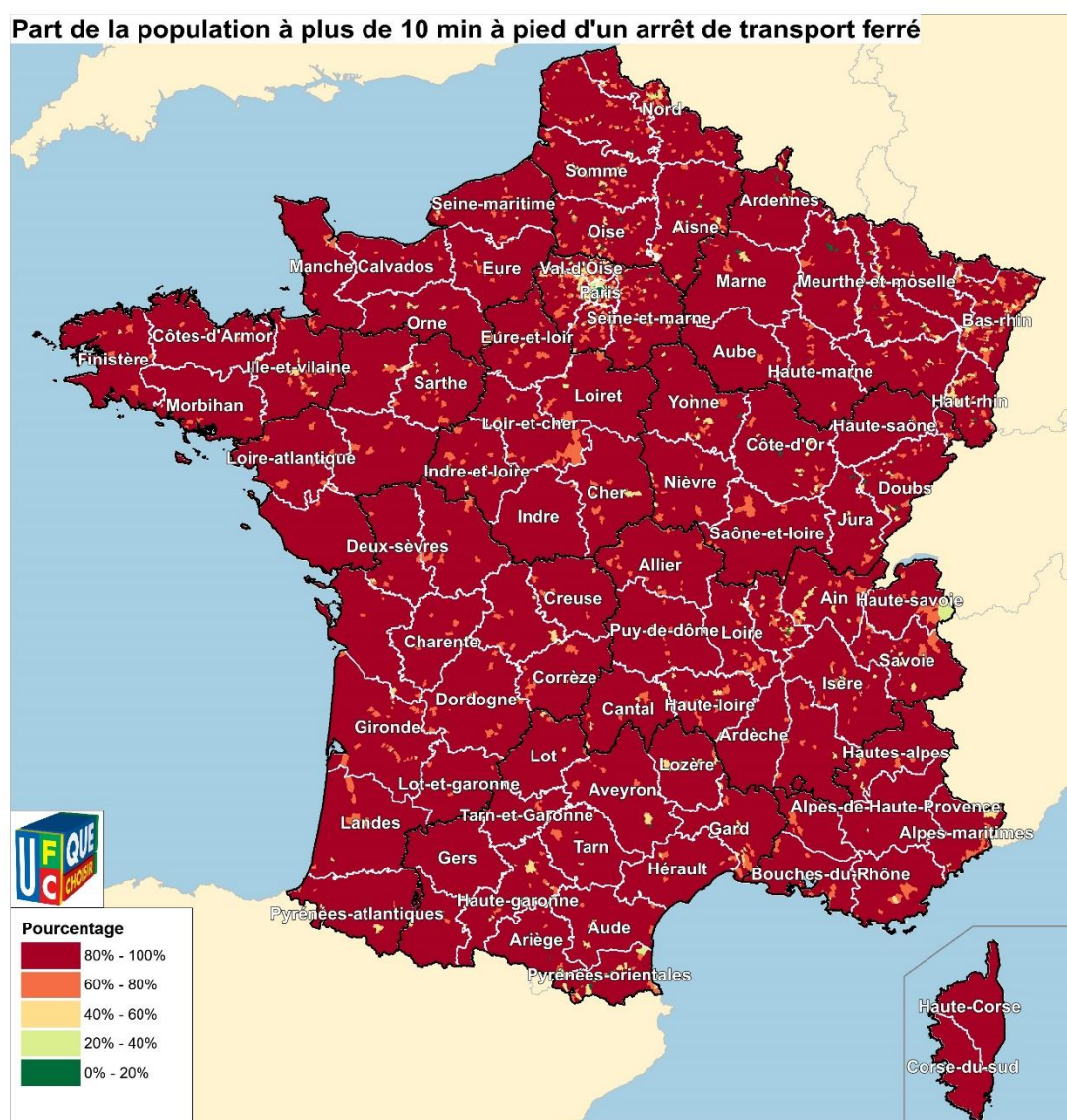


23 10 920 914

En replaçant notre analyse au niveau départemental, évaluant la part de la population desservie, nous voyons plus précisément se dessiner un manque d'accès aux transports en commun dans le quart sud-ouest. **Les départements les moins bien desservis, avec plus de 60 % de leur population concernée sont le Gers (67,5 %, soient 123 828 habitants), le Lot (62,5 %, soient 102 505 habitants), la Lozère (62,1 %, soient 43 665 habitants) et la Dordogne (61,9 %, soient 243 888 habitants).** De nouveau, l'Île-de-France, les Hauts-de-France, la Moselle, mais aussi plus largement les départements du quart sud-est montrent de bons niveaux d'accès de leurs habitants aux transports en commun. De plus, c'est également le cas de la plupart des départements hébergeant de grandes villes, hormis l'Ille-et-Vilaine (Rennes), la Sarthe (Le Mans) et le Puy-de-Dôme (Clermont-Ferrand).

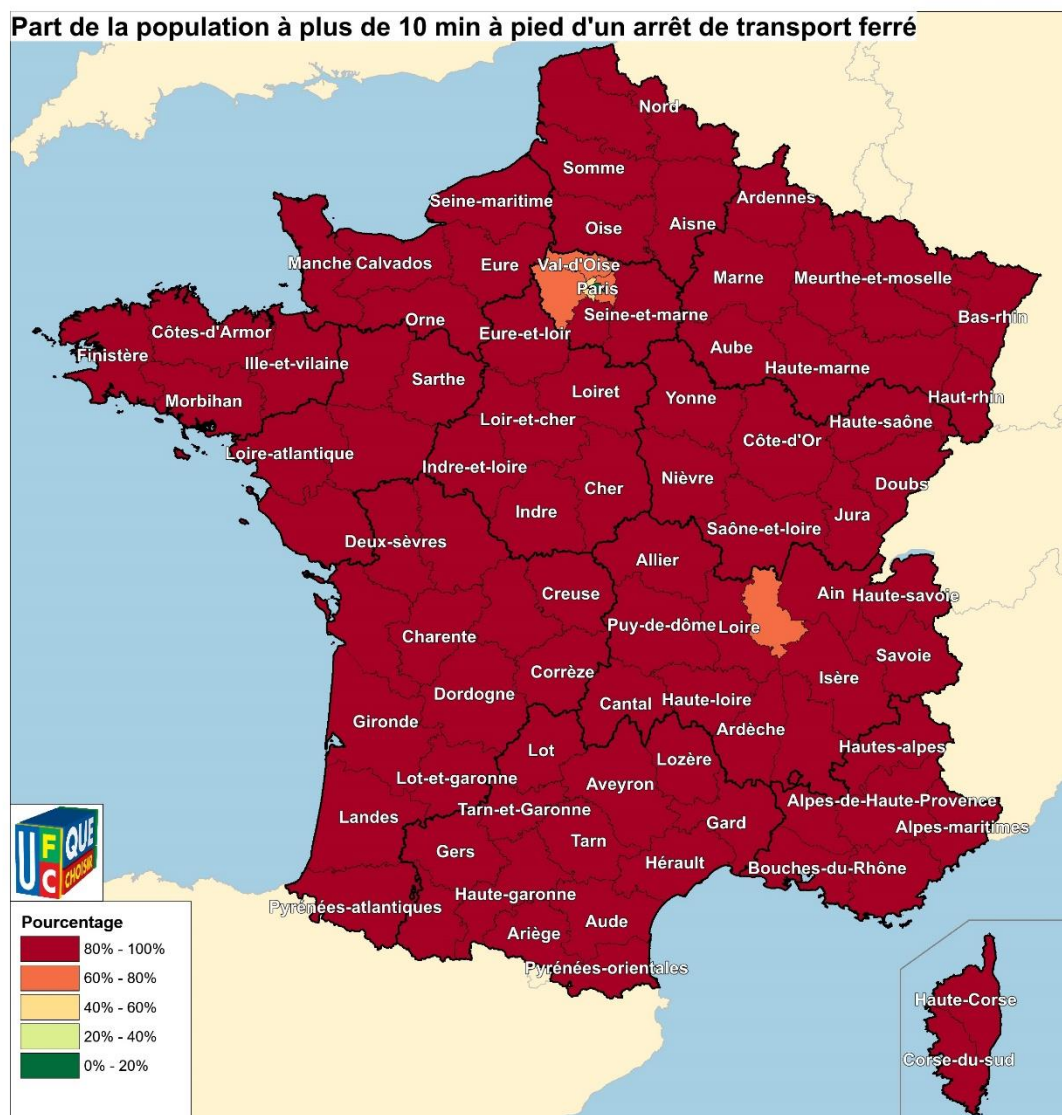
2. Accès aux transports en commun ferrés à pied

Carte 5 : Accessibilité géographique des arrêts de transport en commun ferrés à pied (à l'échelle communale)



Si l'on s'intéresse maintenant aux transports ferrés (trains, métros, tramways), considérés comme des transports dits structurants car montrant une capacité à transporter un grand nombre de personnes, nous constatons que près de 53 millions²⁴ de personnes n'ont pas accès à un arrêt de transports en commun ferré à moins de dix minutes à pied de leur domicile, soit 85,3 % de la population. Dans près de 33 000 communes, plus de 80 % de la population n'a pas accès à un arrêt de transports en commun ferré. Les communes en question comportent en moyenne 1 432 habitants. Les grandes villes, et les gares TER pour le reste du territoire, se distinguent du reste de la France et sont visibles sur la carte.

Carte 6 : Accessibilité géographique des arrêts de transport en commun ferrés à pied (à l'échelle départementale)



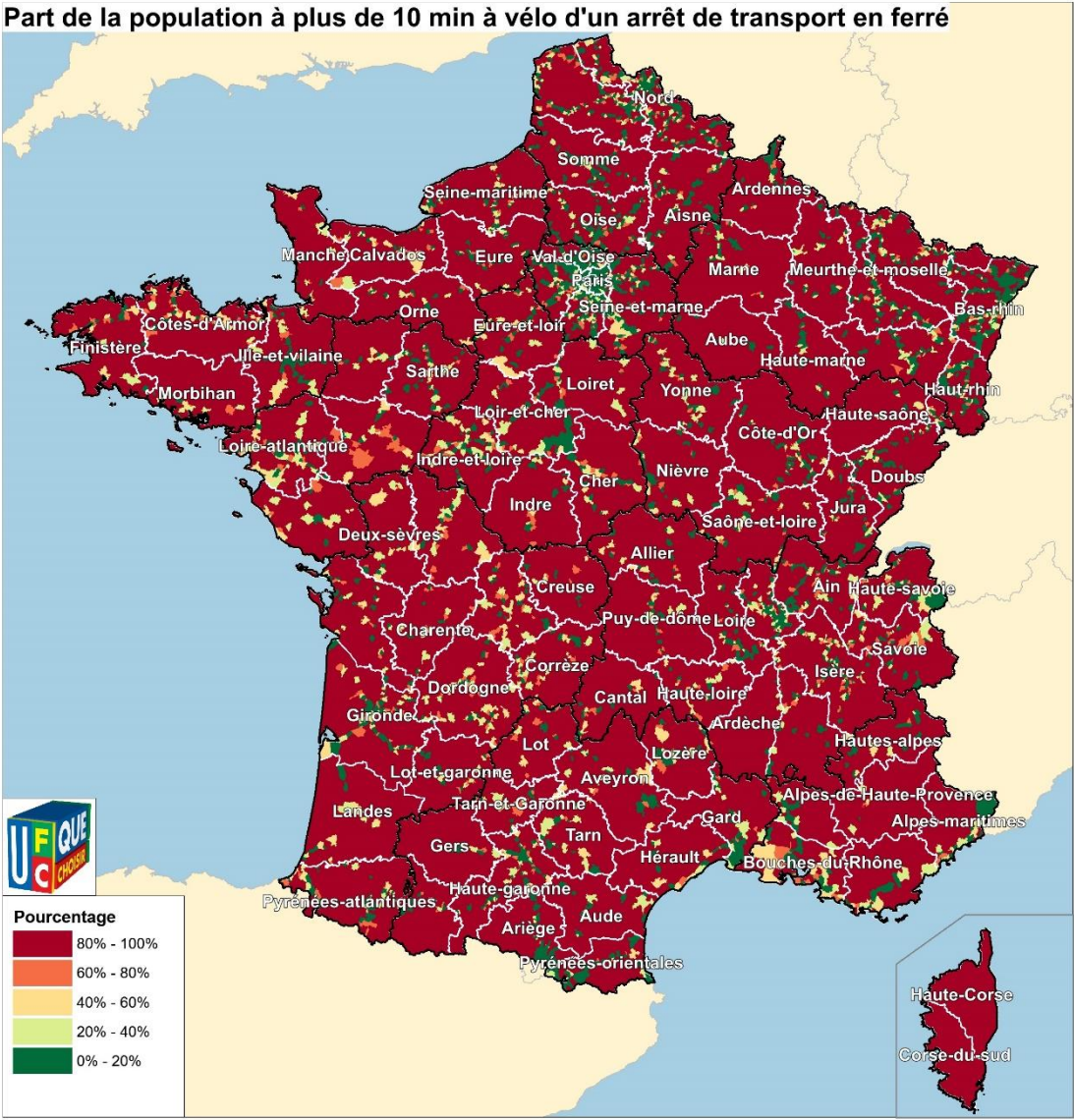
Les chiffres départementaux permettent de mettre en avant une desserte en transports ferrés tout à fait contrastée entre certains départements l'Île-de-France, *a fortiori* Paris, le Rhône (département de Lyon) et le reste de la France. En effet, ils sont les seuls départements à montrer au moins 20 % de leur population ayant accès à un arrêt de transport ferré. A Paris, près de 98 % de la population a accès à un arrêt de transport en commun ferré à moins de 10 minutes à pied. Cette part chute très vite pour le second département, comme cela figure dans le tableau ci-dessous.

²⁴ 53 719 873

Département	Part de la population non desservie
Paris	2%
Hauts-de-Seine	46%
Seine-Saint-Denis	62%
Val-de-Marne	67%
Val-d'Oise	73%
Rhône	74%
Yvelines	79%

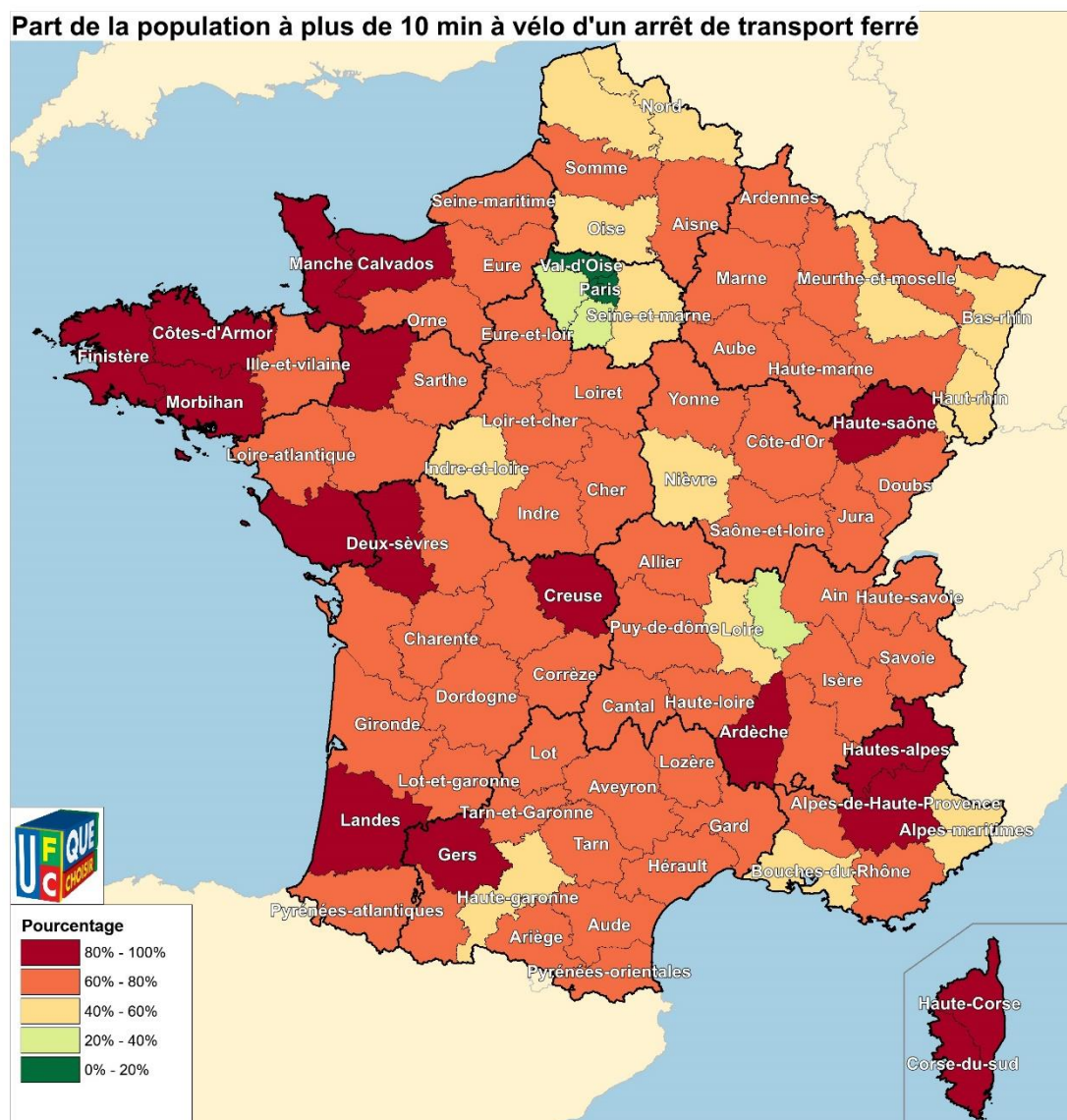
3. Accès aux transports en commun ferrés à vélo

Carte 7 : Accessibilité géographique des arrêts de transport en commun ferrés à vélo (à l'échelle communale)



Considérant à présent l'accès aux transports en commun ferrés grâce au vélo, nous constatons que près de 33 millions²⁵ de personnes n'ont pas accès à un arrêt de transports en commun ferré à moins de dix minutes à vélo de leur domicile, soit 52,7 % de la population. Ainsi, à l'inverse, le potentiel est important : la moitié de la population a potentiellement accès au mode ferré par ce biais. Cela montre bien l'importance de développer des infrastructures cyclables permettant l'utilisation de ce mode de déplacement et le renforcement des lignes ferroviaires du quotidien, en termes de fréquence et de ponctualité.

Carte 8 : Accessibilité géographique des arrêts de transport en commun ferrés à vélo (à l'échelle départementale)



Au niveau départemental, seuls les départements d'Ile-de-France montrent des niveaux d'accessibilité géographique aux arrêts de transport ferrés à vélo élevés. Pour le reste, les départements incluant de grandes villes, ou proche de l'Ile-de-France, bénéficiant donc de son réseau ferré, montrent une part significative de la population ayant accès aux transports ferrés à moins de 10 minutes à vélo. A l'inverse, dans plus de 80 départements, plus de la moitié de la population n'a pas accès à un arrêt de transport ferroviaire à moins de 10 minutes à vélo.

²⁵ 33 164 085

4. Synthèse des résultats

	Part de la population française sans accès (2019, %)	Nombre de personnes concernées (millions)
Accès aux transports en commun à moins de 10 minutes à pied	17,4	11
Accès aux transports en commun ferrés à moins de 10 minutes à pied	85,3	53
Accès aux transports en commun ferrés à moins de 10 minutes à vélo	52,7	33

Ainsi, notre analyse montre qu’il est illusoire de considérer que les transports en commun sont actuellement une alternative aux transports individuels sur l’ensemble du territoire. Pour qu’ils puissent constituer une véritable alternative à la voiture, la première condition est leur déploiement plus large à travers un choc d’offre permettant d’avoir accès à un arrêt à proximité de son domicile. A ce titre, l’intermodalité entre vélo et transport en commun ferrés est une véritable voie d’action, au vu d’une part significative de la population ayant accès à une gare par ce biais actuellement. Théoriquement seulement, car la pratique du vélo est freinée par l’absence ou la non-qualité des infrastructures cyclables, comme nous avons pu le renseigner dans une précédente étude. Par ailleurs, l’attractivité des transports en commun dépend également de leur qualité, en particulier en matière de fréquence, de fiabilité et de conditions de voyage. Qualité qui n’est aujourd’hui pas au rendez-vous dans les cas des transports express régionaux, comme l’UFC-Que Choisir a pu le mettre en avant à plusieurs reprises²⁶.

A noter, si les données de localisation des arrêts de transports ferrés et ferroviaires montrent une fiabilité importante, ce n’est pas le cas de celle des arrêts de bus. Comme cela est décrit dans la méthodologie, nous avons, pour améliorer celle-ci, croisé la base publique hébergée sur *transport.data.gouv* et celle, collaborative, d’*OpenStreetMap*. Ainsi, les calculs et cartes présentées précédemment pourraient être affectés par ces manques. La localisation des points d’arrêts de transport doit pourtant, rappelons-le, être transmise par les autorités organisatrices de mobilité ou un délégataire. **L’UFC-Que Choisir plaide donc pour l’amélioration continue de la base de description des arrêts de bus, en vue de développer la connaissance sur l’accès aux transports en commun de la population française.**

²⁶ UFC-Que Choisir, Fiabilité et traitement des usagers : un sursaut s’impose, septembre 2024

Les demandes de l'UFC-Que Choisir

1. Investir dans les réseaux de transports en commun

Les transports en commun sont un moyen économique et écologique de se déplacer pour les consommateurs. Ces derniers n'y ont pourtant pour beaucoup pas accès. Un choc d'offre est donc nécessaire pour rendre les transports publics accessibles et attractifs, y compris au-delà des zones urbaines. Or, certaines autorités organisatrices, étant donné la dépendance de leur financement à l'implantation géographique des entreprises, n'ont pas les moyens de proposer une telle offre actuellement. Une coordination du financement des autorités organisatrices de la mobilité locales faisant partie des mêmes bassins de vie se montre donc nécessaire. A ce titre, les régions, qui exercent parfois ces compétences lorsque la collectivité locale y a renoncé, émergent comme les acteurs les plus pertinents. Par ailleurs, le soutien de l'Etat aux autorités organisatrices de la mobilité locales et l'élargissement des sources de financement de celles-ci sont nécessaires. De même, l'amélioration de la qualité de service, la régénération et l'entretien du réseau ferroviaire sont indispensables pour faire du train une réelle alternative à la voiture pour la mobilité quotidienne.

2. Repenser les infrastructures actuelles et définir l'aménagement du territoire à partir des modes alternatifs à la voiture

Dans une perspective plus générale, transport et logement doivent être envisagés de pair, en priorisant l'installation de la population dans des zones desservies par les transports en commun ou dont la desserte est prévue ou réalistement réalisable. Cela renvoie en particulier à la prise en compte de cette dimension pour la délivrance des permis de construire de logements neufs par les communes et plus généralement aux règles définies par les plans locaux d'urbanisme ou les documents d'urbanisme. Une telle stratégie de mise en cohérence est la clef de voute, associée à des transports collectifs performants et un aménagement local propice à la marche et au vélo, pour offrir au consommateur un « droit à se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ».

3. Mettre à disposition des aménagements locaux permettant réellement le choix d'une mobilité douce et durable

La marche et le vélo, dans le cas des transports en commun structurants, sont complémentaires. L'aménagement local est donc crucial pour permettre le report modal vers les transports en commun et l'intermodalité, alors que près de 50 % de la population française se trouve à dix minutes à vélo ou moins d'un arrêt de transport ferré. Par ailleurs, l'accessibilité aux arrêts de transports en commun, en particulier ferroviaires, à travers leur adaptation aux personnes à mobilité réduite, est essentielle pour permettre l'utilisation des transports en commun par l'ensemble de la population.

4. Fiabiliser les données disponibles sur la localisation des arrêts de transports en commun

Malgré les dispositions du règlement MMTIS, la disponibilité des données sur la localisation des arrêts de transports en commun, et *a fortiori* sur le niveau de service, n'est pas satisfaisante. En particulier, le référencement des arrêts de bus se montre partiel dans la base disponible sur le Point d'Accès National aux données de transport. L'utilisation complémentaire d'*OpenStreetMap* nous a permis d'enrichir la base de données de près de 38 000 arrêts (14 % du total), sans que l'exhaustivité ne soit garantie ni que nous puissions décrire avec précision les manques potentiels. Ainsi, il est nécessaire que les données disponibles soient complètes et fiabilisées.