

# FORUM DES SOLUTIONS #2

21 janvier 2021

(Se) déplacer en cœur de ville



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**AGENCE  
NATIONALE  
DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

**ActionLogement**

**Agence  
nationale  
de l'habitat**

**BANQUE des  
TERRITOIRES**

**ITÈ**  
DE L'ARCHITECTURE & DU PATRIMOINE

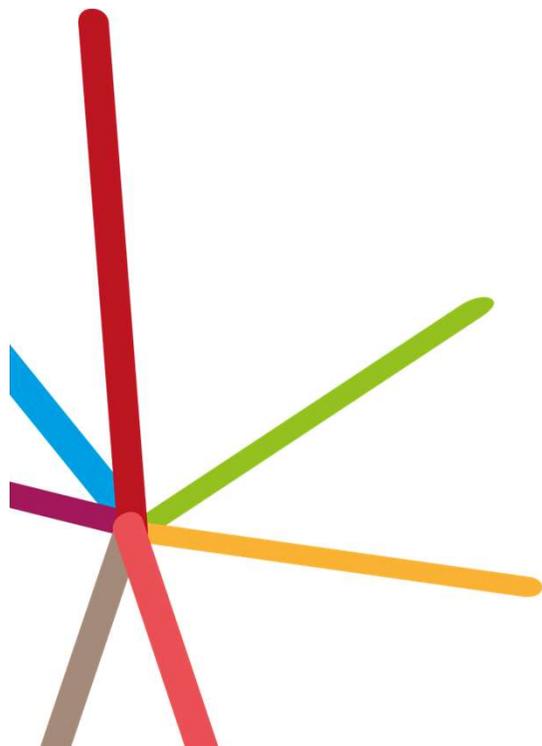
**PUCA**  
plan  
urbanisme  
construction  
architecture

**Cerema**

**ANRU**  
Agence Nationale  
pour la Rénovation  
Urbaine



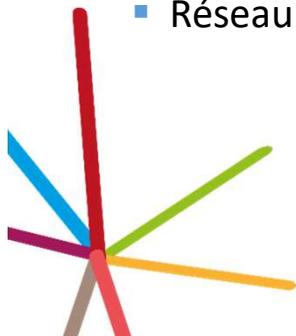
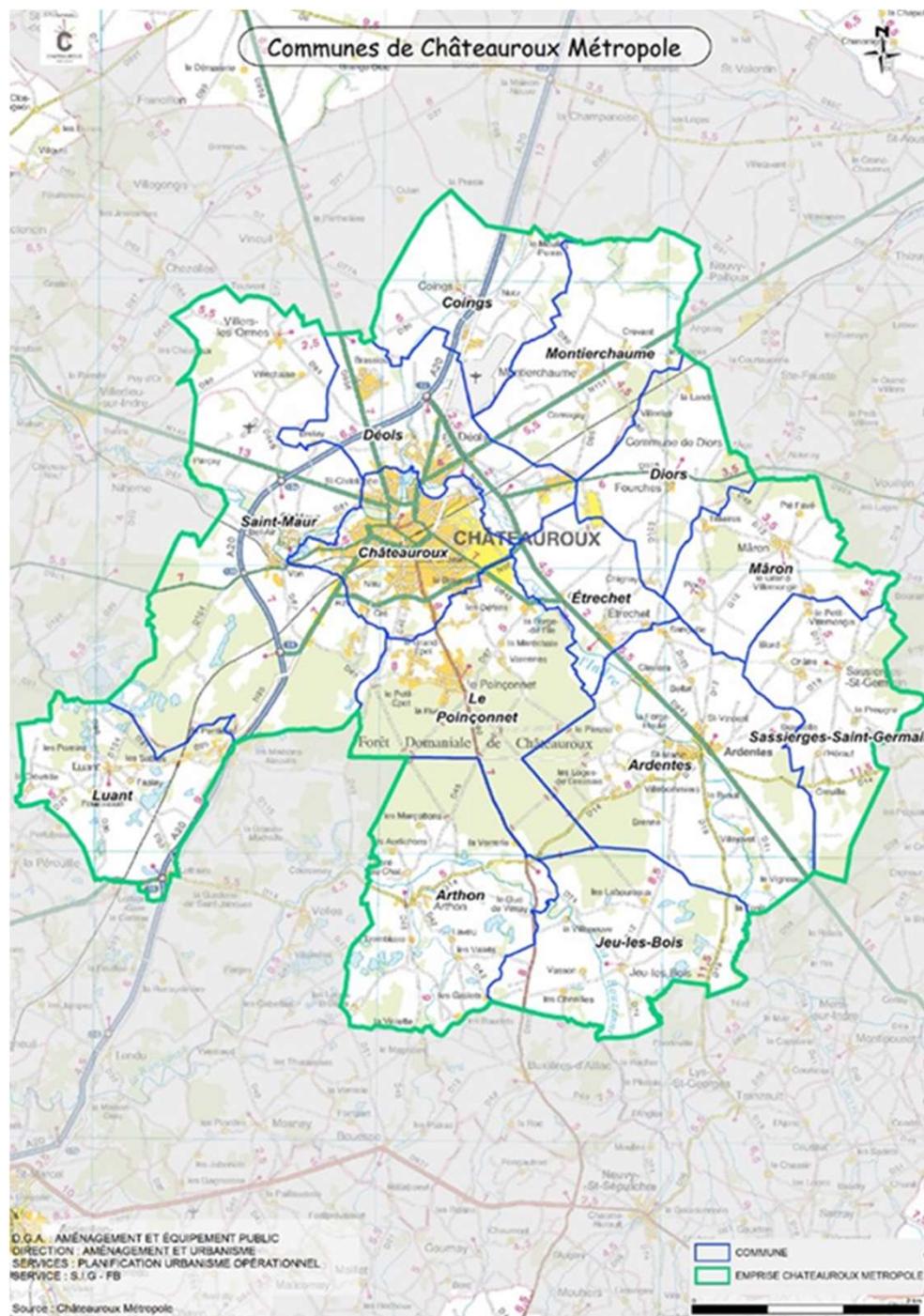
# BILAN DE LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS



21 janvier 2021

# 14 communes

- CA située dans le département de l'Indre en région Centre Val-de-Loire
- 537,90 km<sup>2</sup>
- 73 310 habitants (INSEE 2017) dont 60% de résidents sur la commune de Châteauroux
- Châteauroux : Ville Préfecture
- CA = AOM sur son ressort territorial
- Réseau de transports urbains : HORIZON



- 1 Délégué : KEOLIS CHÂTEAURoux
- Contrat actuel (6 ans et 2 mois)
- Coût : Environ 6 M€ / an

## 14 Lignes régulières

- 7 lignes régulières
- 5 lignes mixtes
- 2 lignes à vocation scolaire

## 1 Service à la demande PMR

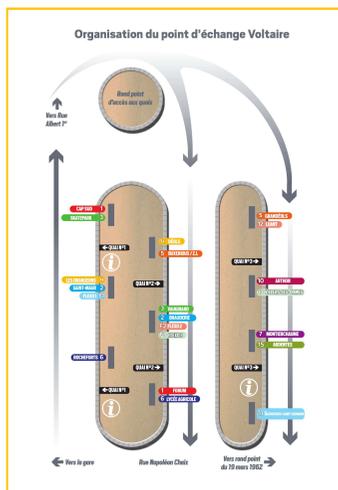
- Sur réservation après inscription au service

## 2 Lignes de dimanche

- Lignes A et B
- Fonctionnent l'après-midi

## 1 Service à la demande

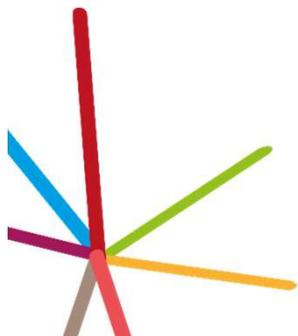
- Certains horaires des lignes mixtes
- Après réservation
- Sans inscription préalable



## 1 Service à la demande le soir

- 3 zones desservies
- Arrêts réseau
- Lundi à samedi
- 1 départ 20h10 (Voltaire)

## 1 Pôle d'échanges multimodal



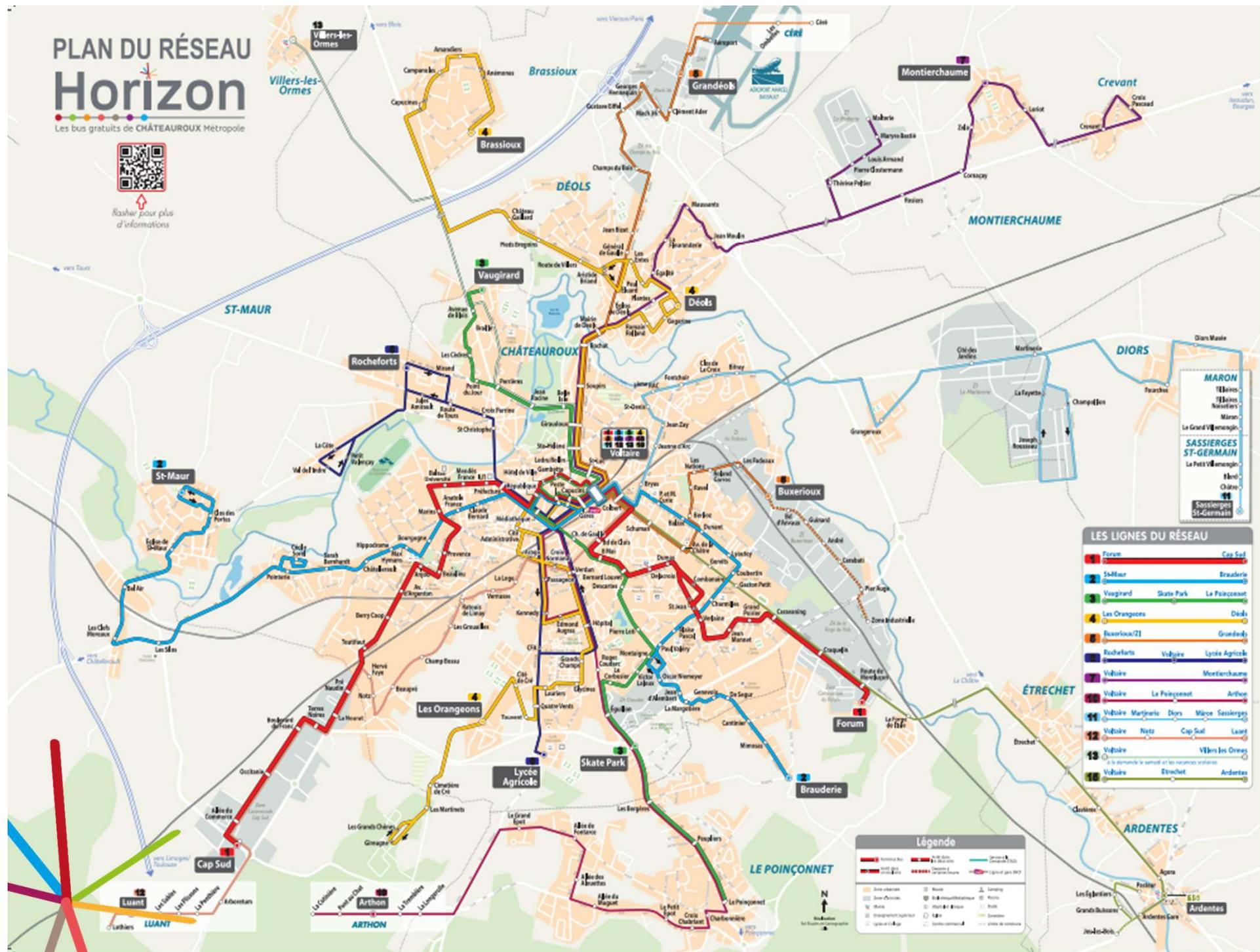
- 1700 élèves inscrits
- 35 circuits en propre + 7 circuits « mixtes »
- 3 transporteurs
- Coût : 1,1 M€ / an

# PLAN DU RÉSEAU Horizon

Les bus gratuits de CHÂTEAUROUX Métropole



Rassembler pour plus d'informations



### LES LIGNES DU RÉSEAU

1	Forum	Cap Sud
2	St-Maur	Brauderie
3	Vaugirard	Skate Park - Le Poinçonnet
4	Les Orangeons	Déols
5	Buxerion/21	Grandéob
6	Rocheforts	Vallières - Lycée Agricole
7	Vallières	Montierchaume
8	Vallières	Le Poinçonnet - Arthon
9	Vallières	Marlerie - Diors - Maron - Sassièges - St-Germain
10	Vallières	Netz - Cap Sud - Lalet
11	Vallières	Netz - Cap Sud - Lalet
12	Vallières	Villiers les Ormes
13	Vallières	Étréchet - Ardenentes

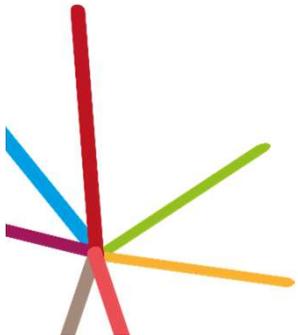
### Légende

	Ligne No		Ligne 1		Ligne 3
	Ligne 4		Ligne 6		Ligne 7
	Ligne 8		Ligne 9		Ligne 10
	Ligne 11		Ligne 12		Ligne 13

# LA GENÈSE DE LA GRATUITÉ

Une mesure phare d'un programme électoral lors des élections de 2001

En cas de succès, la volonté d'une instauration de la gratuité totale avant la fin de l'année 2001



# LE CONTEXTE AVANT LA GRATUITÉ

## Une réseau qui stagne

**1,5** million de voyages / an

**1** million de kms / an

**21** voyages / an / habitant

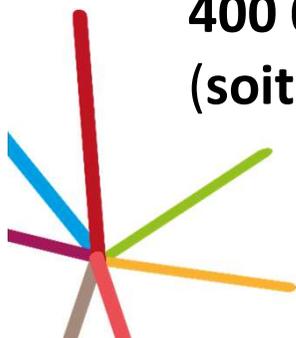
(**contre 34** en moyenne pour les agglomérations de taille similaire)

**47%** des usagers voyagent déjà **gratuitement**

(scolaires, demandeurs d'emplois...)

**400 000 €** de recettes de billetterie par an

(soit environ **14%** du coût total annuel)



# LES OBJECTIFS DE LA GRATUITÉ

**Droit au transport** pour tous

**Améliorer la mobilité** à destination du centre-ville

**Créer une nouvelle dynamique** sur le territoire

*Un slogan : « Des Castelroussins qui bougent dans une ville qui bouge »*

**Doubler la fréquentation**

pour atteindre au minimum la moyenne nationale

## UN ENGAGEMENT POLITIQUE

**Ne pas faire supporter le coût de la gratuité des transports au contribuable** *via* une hausse des impôts locaux



# LES MESURES FINANCIÈRES

**Besoin de 400 000 €** de nouvelles recettes

## **Hausse du taux du Versement Transport**

au taux plafond (de 0,55% à 0,60% en 2002) : **+ 210 000 €**

**Extension du VT** aux nouvelles communes : **+ 92 000 €**

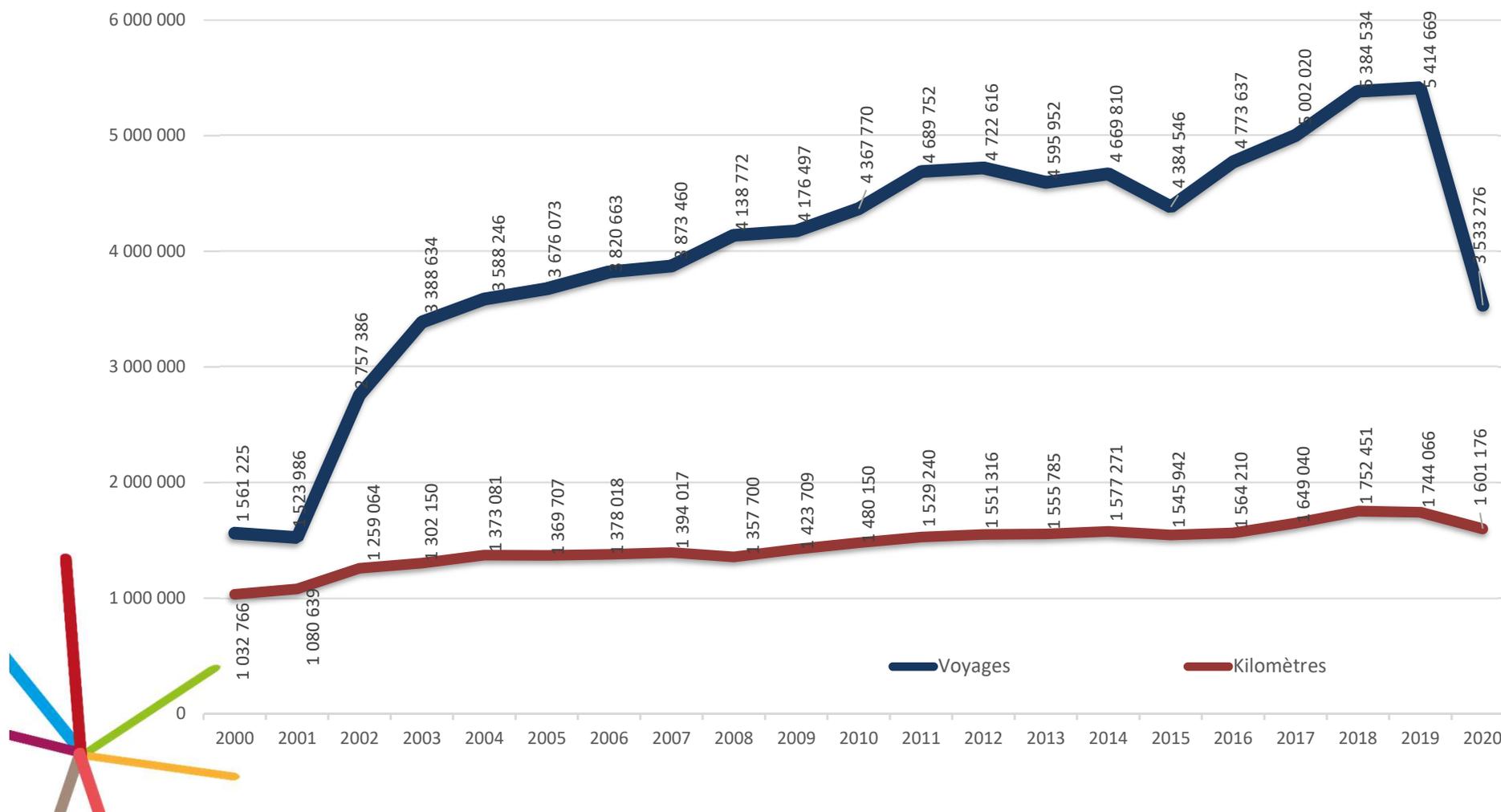
**Économies réalisées sur les frais d'exploitation** du réseau : **106 000 €**

- Frais liés à la billettique (valideurs...).
- Coûts d'édition des titres de transport.
- Besoins en personnel pour le traitement des démarches clients.
- Gestion et rémunération d'un réseau de dépositaires de titres de transport et d'abonnements.
- Hausse de la vitesse commerciale grâce à la diminution des temps d'attente en montée aux points d'arrêts.



# LES RÉSULTATS

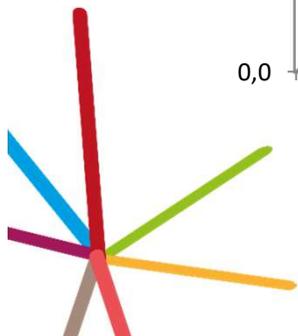
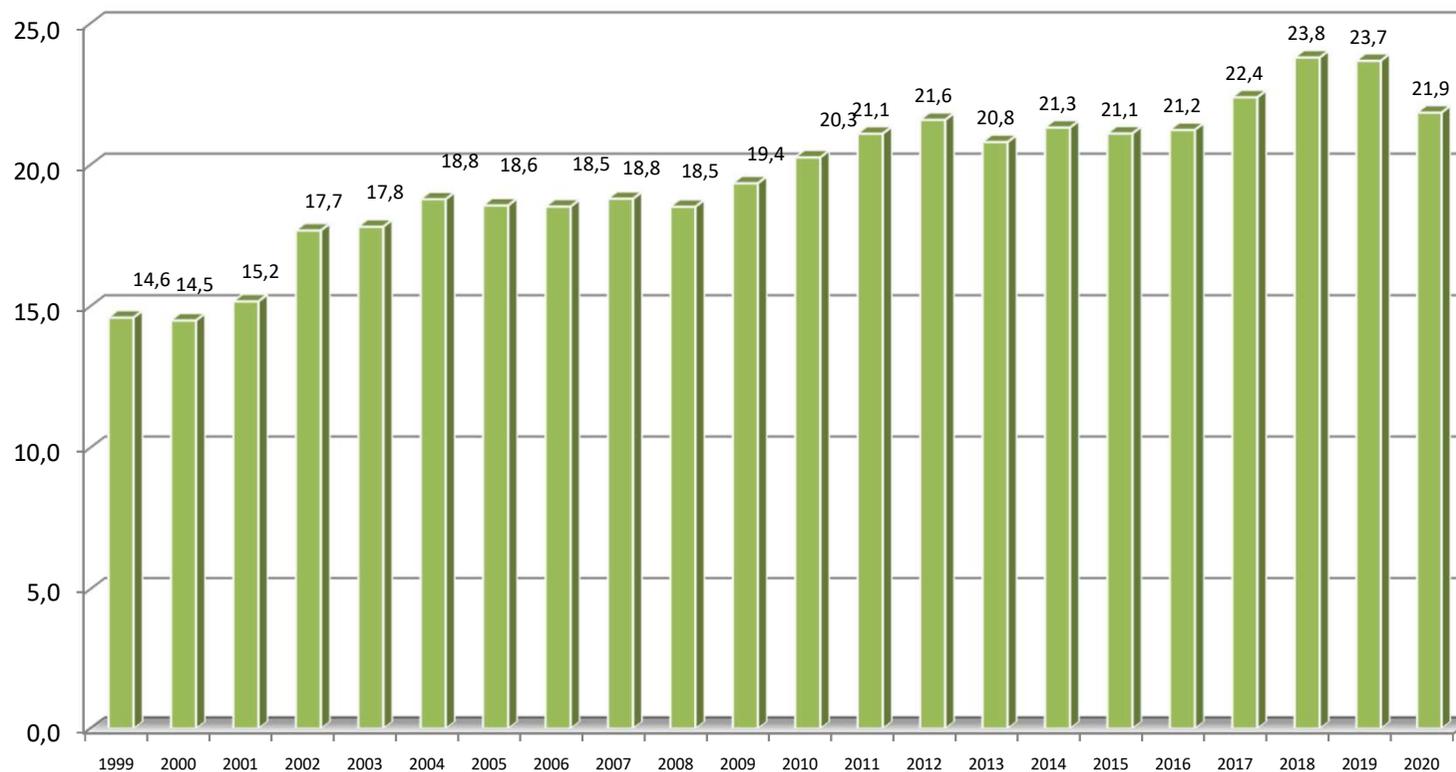
Une fréquentation multipliée par 3,5 entre 2001 et 2019



# LES RÉSULTATS

*Une offre de transport qui continue à progresser*

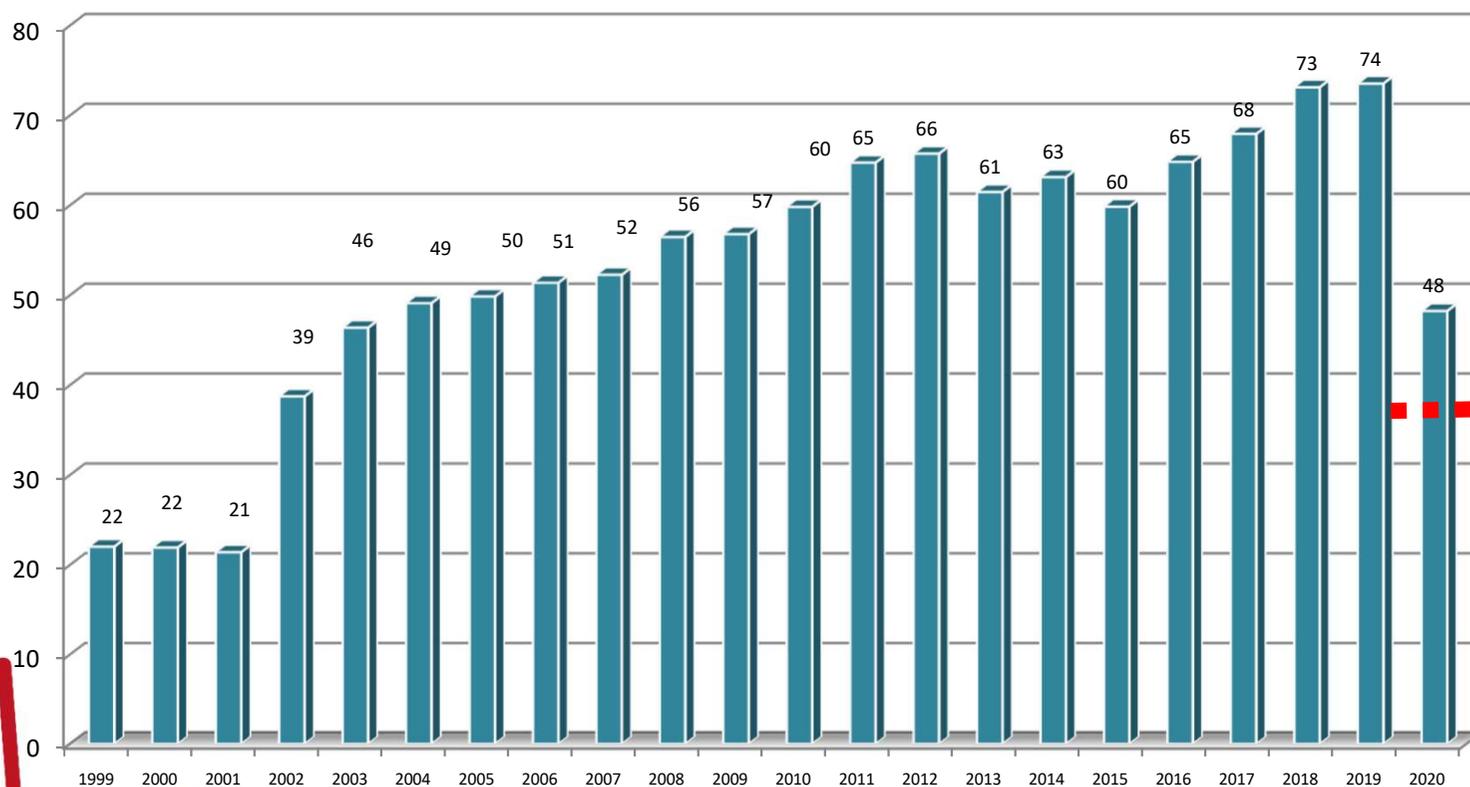
## OFFRE KILOMÉTRIQUE / HABITANT / AN



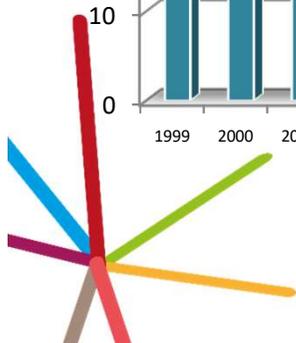
# LES RÉSULTATS

*Une fréquentation désormais bien au-delà des objectifs et supérieure à la moyenne des territoires de la même strate*

## VOYAGES / AN / HABITANT



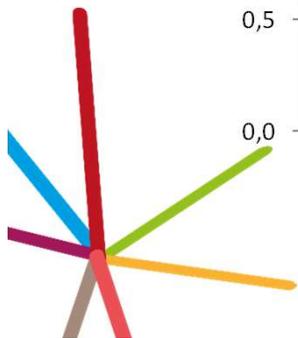
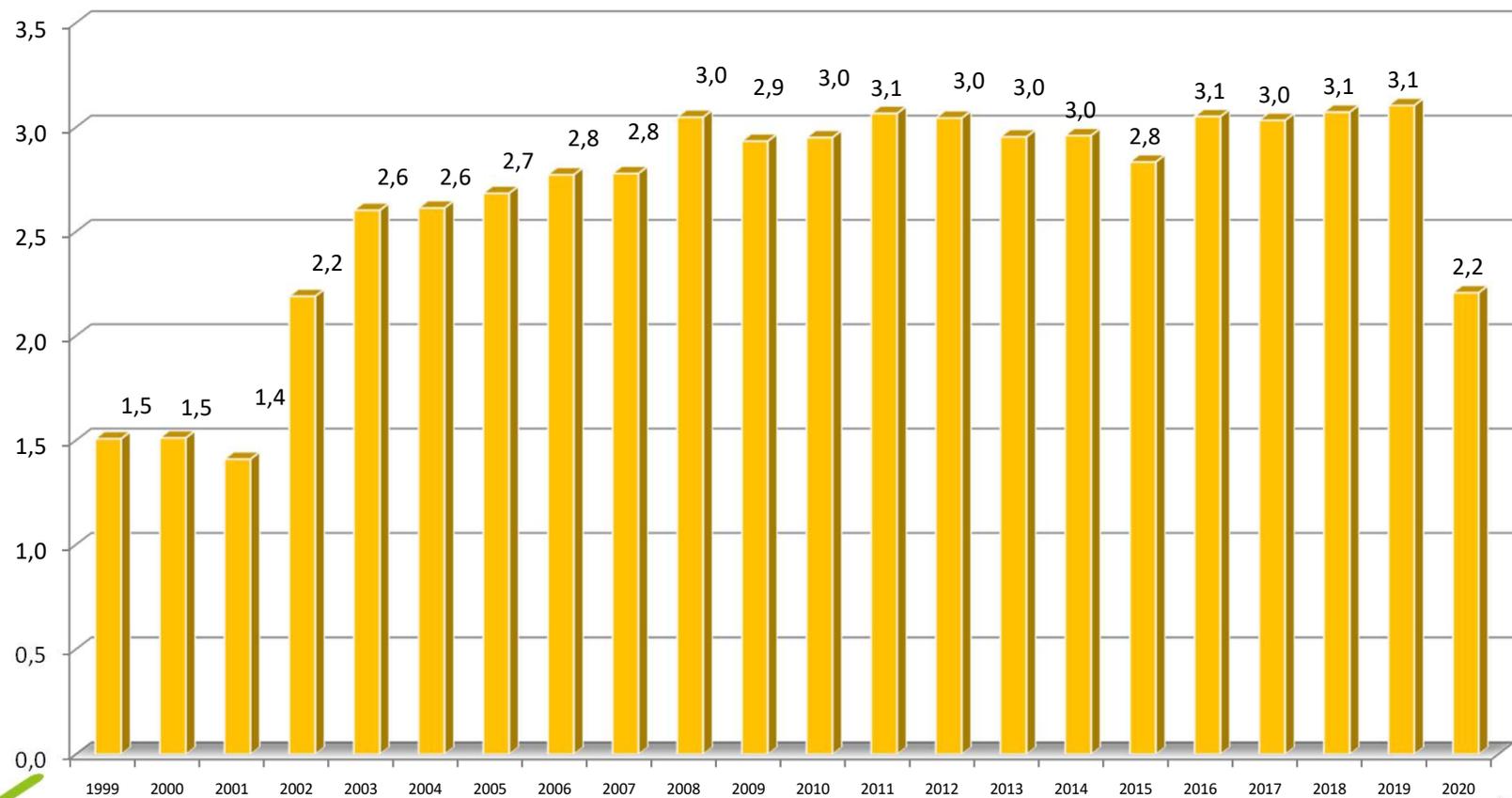
*Moyenne des agglomérations < 100 000 habitants (77 réseaux) = 35*



# LES RÉSULTATS

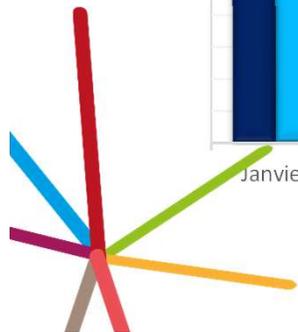
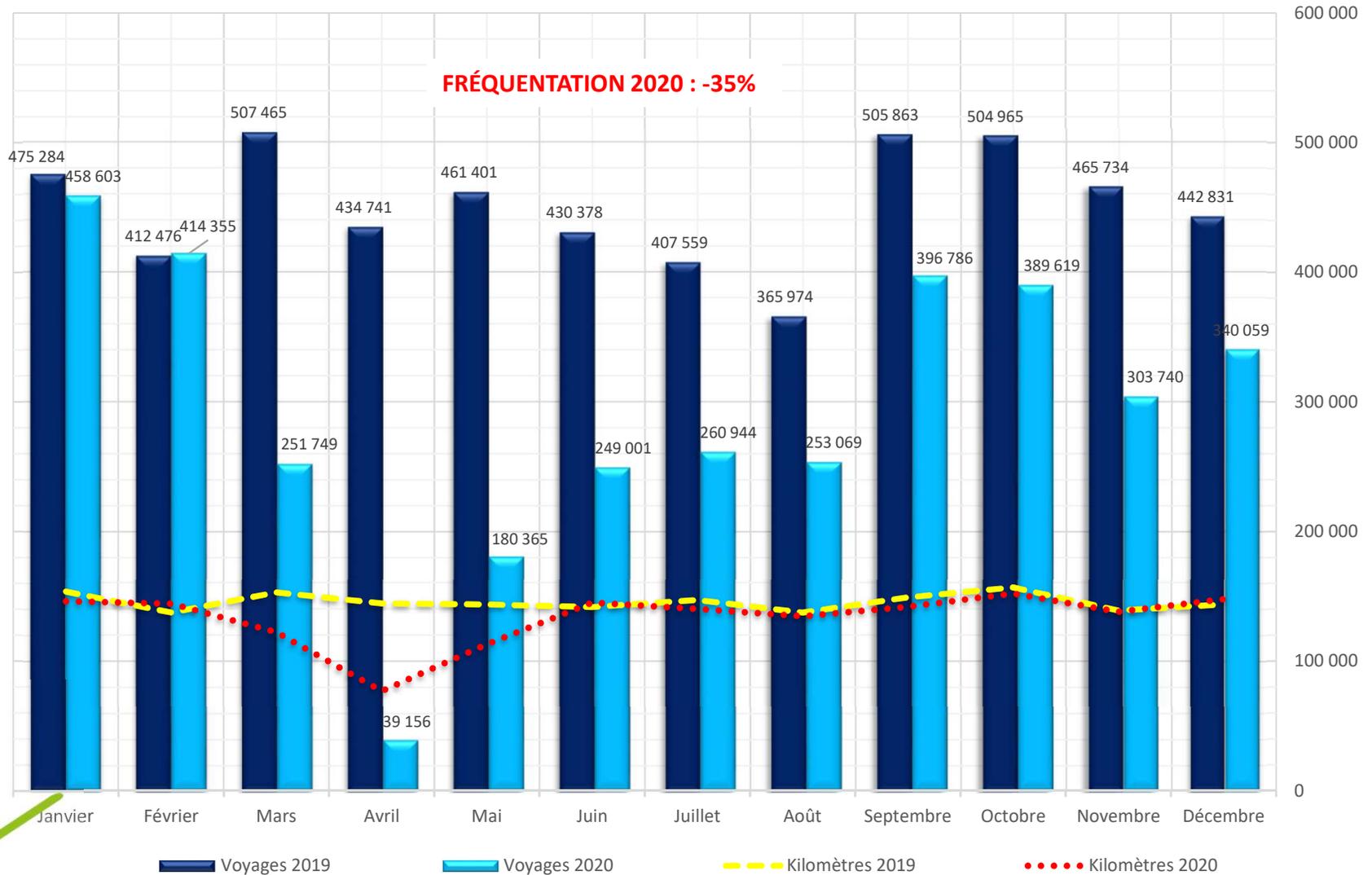
*Une amélioration continue de la « productivité » du réseau*

## VOYAGES / KILOMETRE



# L'ANNÉE 2020 & LA CRISE « COVID »

## ÉVOLUTION OFFRE & FRÉQUENTATION 2020/2019



# UN RÉSEAU MODERNISÉ

La gratuité du réseau n'a pas impacté les ambitions d'amélioration et de modernisation du réseau

⇒ **Renouvellement progressif du matériel roulant**

pour disposer d'un parc de 42 véhicules désormais 100% accessible

⇒ **Déploiement d'un Système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV) sur l'ensemble du parc**

⇒ **Aménagement des points d'arrêts et du pôle d'échange**

59% des 474 arrêts accessibles à ce jour

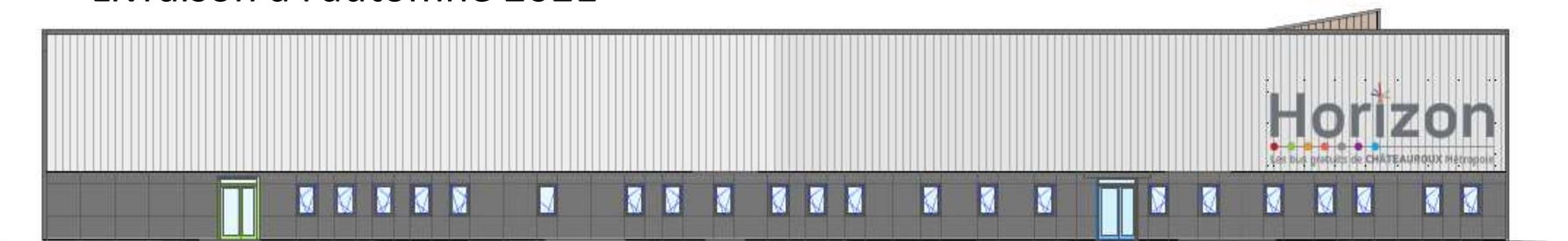
*En moyenne, environ 1 M€ d'investissements / an*



# ... ET DES PROJETS EN COURS

## Création d'un dépôt de bus communautaire

⇒ Livraison à l'automne 2021

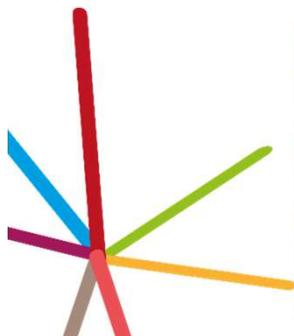


## Transition énergétique du parc de véhicules

⇒ 6 véhicules à pile à combustible H2 d'ici 2023/2024 (alimentés par de l'hydrogène « vert » produit à côté du nouveau dépôt)

## Poursuite de l'acquisition de bus articulés de 18 mètres

⇒ Objectif de 7 véhicules en 2024, dont 3 fonctionnant à l'hydrogène



# LES CONDITIONS DE RÉUSSITE

- **Veiller à la faisabilité contractuelle si la mesure intervient en cours de contrat**
- **Obtenir l'adhésion totale de l'exploitant et de son personnel**
- **Disposer de marges de manœuvres financières (VM ou budget général) pour :**
  - ⇒ Compenser l'absence de recettes tarifaires
  - ⇒ Pouvoir accompagner le regain d'attractivité du réseau (fréquences accrues, développement du parc, acquisition de véhicules de plus grande capacité, ...)

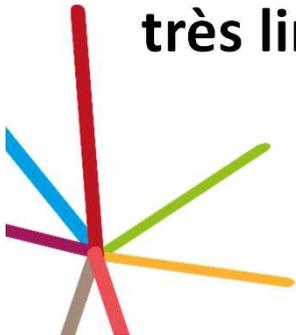
**Ne pas se satisfaire de la seule gratuité comme élément d'attractivité du réseau**

- ⇒ Maintenir des exigences qualitatives élevées



# LES LIMITES DE L'EXPÉRIENCE

- **Pas de données chiffrées précises en matière de report modal**
- **L'absence de billettique qui prive de nombreuses données permettant de suivre finement et régulièrement l'usage du réseau**
- **Les extensions du ressort territorial impliquent des charges supplémentaires mais avec des potentialités de recettes de VM très limitées**



# LE BILAN

- **Un bilan largement positif sans actions concomitantes sur d'autres leviers :**
  - ⇒ Accès routiers au cœur de ville très peu contraints
  - ⇒ Maintien d'une offre de stationnement importante assortie d'une tarification attractive
- **Un réseau de transport qui s'est fortement étoffé en 20 ans**
- **Un mode désormais bien ancré dans les habitudes de la population castelroussine et ce pour tous les motifs de déplacements**
- **Un réseau de transport facile d'accès où les relations entre le personnel et les voyageurs sont apaisées du fait de l'absence de fraudes**



FORUM DES  
SOLUTIONS #2

Action  
Cœur  
de Ville

# QUESTIONS

