

# HORIZON, LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN GRATUIT



## POURQUOI LA GRATUITÉ ?

La mise en place totale de la gratuité du réseau de transports publics date de décembre 2001. Celle-ci s'est faite dans un contexte particulier

- Une agglomération de taille moyenne avec 75 000 habitants, dont environ 50 000 pour la ville centre, avec un hypercentre, qui n'excède que quelques centaines de mètres de diamètres, très facile d'accès en voiture
- Un usage important de la voiture particulière
- Une ville avec peu de difficultés de circulation, sauf en de rares points très localisés et de manière ponctuelle
- Une ville dotée d'une offre de stationnement importante, dont plusieurs parkings en ouvrages situés en plein cœur de ville. Ainsi, l'hypercentre comptait en 2001, 1 340 places payantes sur voirie, 400 places payantes en parkings de surface, et 1 360 places payantes sur voirie. En y ajoutant les places gratuites, on arrive à un ratio de 41 places pour 1 000 habitants (centre élargi contre un ratio de 30 places pour 1 000 habitants pour des agglomérations de taille équivalente

## UN CONSTAT : UN RÉSEAU QUI STAGNE

- La **fréquentation des transports en commun castelroussins stagne** entre 1999 et 2000, puis régresse (-2%) entre 2000 et 2001
- **21 voyages/an/habitant**, c'est à dire largement en deçà de la moyenne nationale pour des agglomérations françaises similaires (33,8 voyages/an/habitant)
- En 2001, avant même la généralisation de la gratuité à l'ensemble du réseau, **près de 47% des usagers** (scolaires, demandeurs d'emplois...) voyagent gratuitement
- Les **recettes de billetterie**, obtenues auprès des 53% de clients qui payent leur titre de transport, ne génèrent que 400.000€ de recettes par an (en 2001), soit environ **14% du coût total annuel** des transports en commun castelroussins

## LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DE LA GRATUITÉ

- **Le droit au transport pour tous**
- **Donner un nouveau souffle aux transports collectifs** castelroussins, avec pour objectif, à terme, de doubler la fréquentation (pour atteindre au minimum la moyenne nationale, qui se situe aux environs de 33,8 voyages/an/habitant pour des agglomérations similaires)
- **Améliorer la mobilité à destination du centre-ville**, en proposant une offre de transports collectifs efficace et attractive. Il n'était pas dans l'intention, en instaurant la gratuité des bus, de restreindre particulièrement l'usage de l'automobile, mais plutôt de faciliter les déplacements de tous les publics, et notamment faciliter la mobilité des personnes captives des transports collectifs
- Créer une **nouvelle dynamique** sur le territoire castelroussin.

## EXIGENCES POLITIQUES

- **Ne pas faire supporter le poids de la gratuité au contribuable**, via une hausse des impôts locaux
- Une mise en place rapide de la gratuité pour tous et sur l'ensemble du réseau urbain castelroussin, plus précisément **avant la fin de l'année 2001**

## COMMENT Y PARVENIR ?

### LES MESURES QUI ONT PERMIS L'INSTAURATION DE LA GRATUITÉ :

- **Extension du versement transport : + 92 K€**

- **Hausse du taux du versement transport (VT) : + 210 K€**

Le taux du versement transport est fixé au maximum légal, à savoir 0,60% de la masse salariale des entreprises et administrations de plus de 9 salariés. Cette hausse du VT vise, d'une part à financer le manque à gagner sur les recettes et, d'autre part, à couvrir les dépenses supplémentaires dues à la reconfiguration de réseau.

- **Economies réalisées par l'exploitant : 106 K€**

La mise en place de la gratuité a généré des économies sur les coûts d'exploitation, notamment par le biais de la :

- **Suppression des coûts d'édition des titres de transport** (coût de fabrication + coût de programmation)
- **Diminution des temps d'attente en montée aux points d'arrêt**, en raison de la suppression de l'obligation de validation des titres de transport, même si ce bénéfice est quelque peu limité par la hausse massive de la fréquentation
- **Suppression des coûts d'investissement, de maintenance, d'entretien et d'évolution technologique des valideurs**
- **Suppression du besoin en personnel pour le traitement des démarches des clients** : prise de connaissance des conditions tarifaires applicables, vente des titres de transport et des abonnements...
- **Suppression de la gestion et de la rémunération d'un réseau communautaire de dépositaires** de titres de transport et d'abonnements

# DES OBJECTIFS PLEINEMENT ATTEINTS

## LES PREMIERS RÉSULTATS

Entre 2001 et 2002, sur une semaine type hors congés scolaires, la fréquentation a ainsi progressé de 42%. De même, on enregistre une hausse de 56% de la fréquentation durant une semaine type de vacances scolaires.

Ces résultats significatifs sont bien entendu largement dus à l'instauration de la gratuité, mais ils résultent également d'autres mesures qui ont été prises au même moment, comme le réaménagement complet des lignes du réseau à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2002. Cette reconfiguration visant à améliorer les dessertes et les correspondances sur l'ensemble du réseau, tout en absorbant l'augmentation de fréquentation attendue.

Ainsi, en 2002, première année complète de gratuité, la fréquentation a progressé de près de 81%, hausse pouvant être décomposée de la manière suivante :

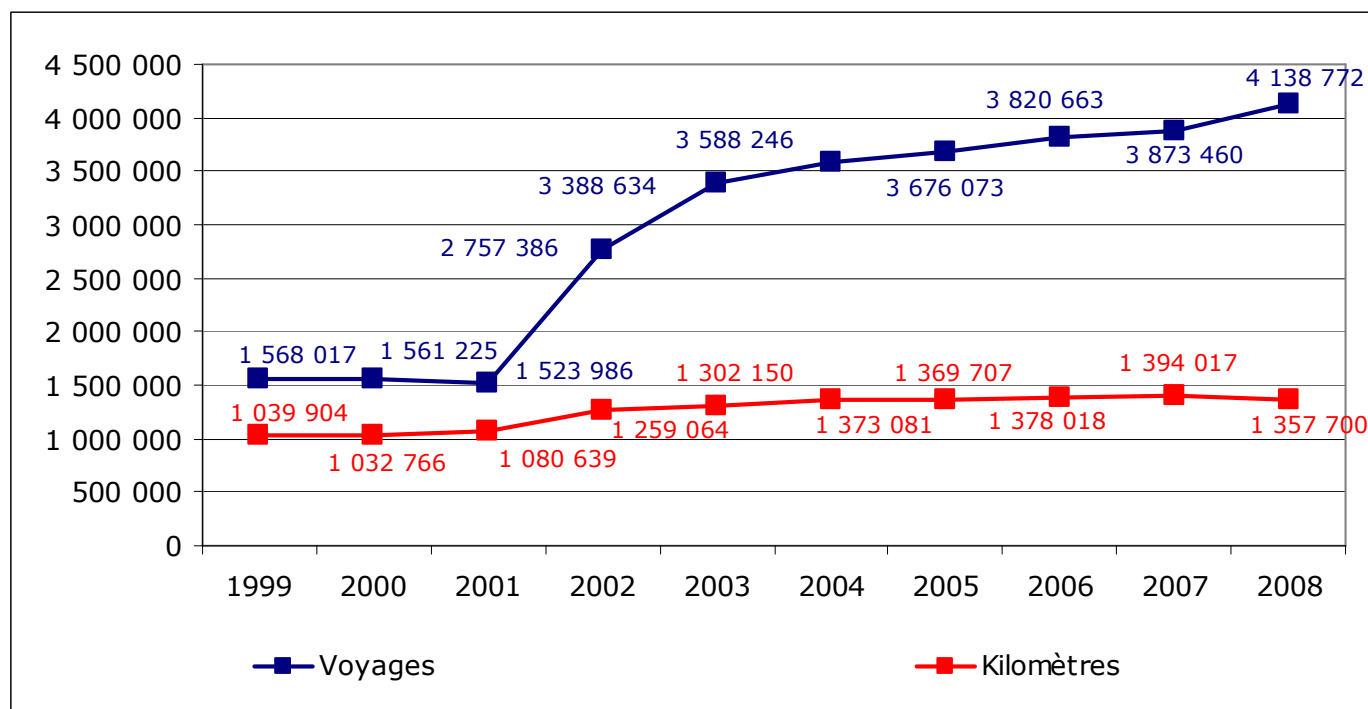
- +26% par mois en moyenne les 6 premiers mois de l'année (**effet gratuité seul**)
- +35% par mois en moyenne les 6 mois suivants (**effets conjugués de la gratuité et du réaménagement complet du réseau à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2002, puis de l'adaptation de la desserte des établissements scolaires au 1<sup>er</sup> septembre 2002**)

## PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE LA RÉORGANISATION :

- Création d'un pôle d'échange secondaire à la Médiathèque / Equinoxe
- Mise en service d'une Navette de centre-ville
- Réaménagement des lignes principales
- Mise en place de 4 services spéciaux scolaires (SCHOOLBUS) en renfort des lignes régulières
- Transformation de lignes régulières en services à la demande (SAD) de type « ligne virtuelle » à savoir des lignes régulières dont tout ou partie de l'itinéraire n'est desservi que s'il existe une réservation. Les personnes ne sont pas prises en charge à domicile

## UN BILAN TRÈS SATISFAISANT APRÈS 7 ANNÉES COMPLÈTES D'EXPÉRIMENTATION<sup>1</sup>

- La **fréquentation a augmenté de 172%** entre 2001 (dernière année avant la gratuité) et 2008
- En 2008, on enregistre encore une hausse de 6,8% du nombre de voyages, tandis que l'offre kilométrique était en repli de 2,6%, essentiellement en raison de décalages calendaires mais également du fait de la restructuration du réseau de transport départemental à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2008. En effet, la mise en place de ce nouveau réseau s'est accompagnée de l'abandon des dessertes locales des points d'arrêts situés sur le Périmètre des Transports Urbains de la Communauté d'Agglomération Castelroussine (CAC). Cette décision implique de fait l'impossibilité d'affrètement par la CAC des trois lignes départementales concernées. Ainsi, la CAC et l'exploitant du réseau, la société Keolis Châteauroux, ont pu mettre en place des lignes de substitution sur les axes Châteauroux – Etrechet – Ardentes (LIGNE 15), Châteauroux – Le Poinçonnet – Arthon (LIGNE 10), mais pas sur l'axe Châteauroux – Diors - Mâron – Sassierges-Saint-Germain (LIGNE 11). Malgré ces services, l'offre kilométrique annuelle affiche un repli de 37% sur la ligne 11, 21% sur la ligne 15 et près de 10% sur la ligne 10.
- La fréquentation atteint désormais 55 voyages/an/habitant du PTU, alors que la moyenne française pour des agglomérations de taille similaire (population inférieure à 100 000 habitants) est de 38 voyages/an/habitant en 2007.

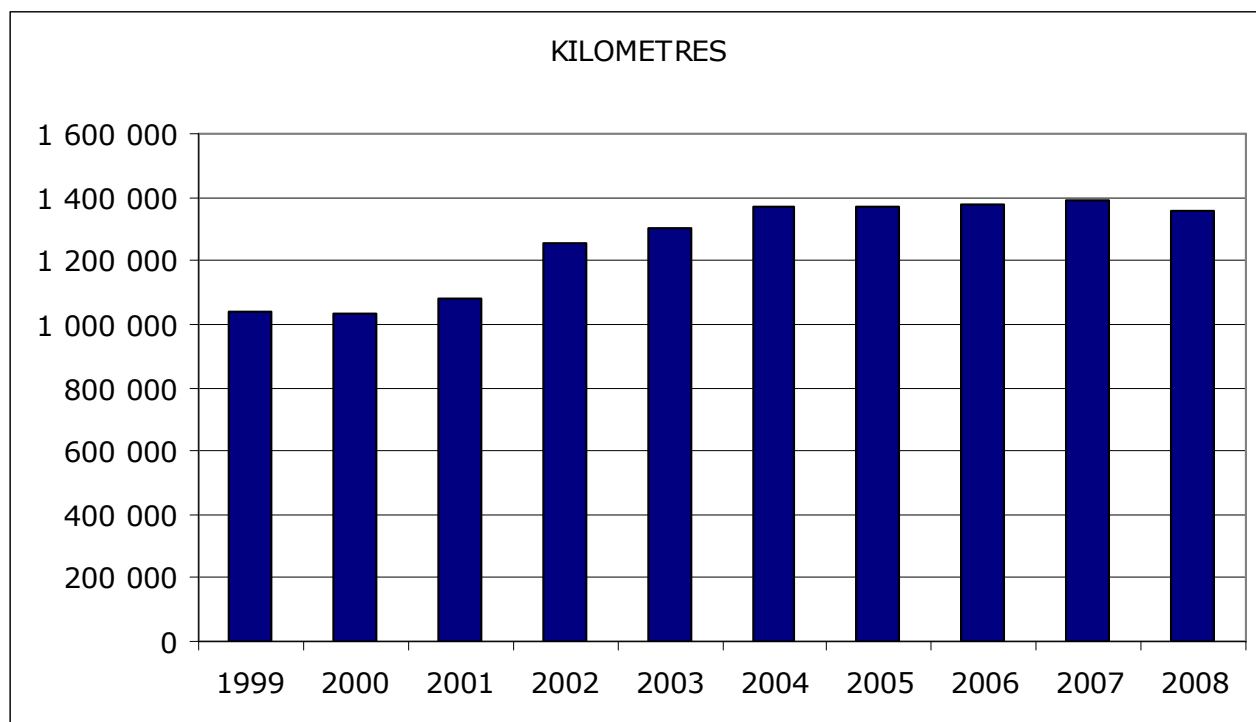


<sup>1</sup> Voir ANNEXE 1 page 17 : Évolution de la fréquentation du réseau « HORIZON » sur la période 2001-2008

# LA GRATUITÉ ET L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE

## **L'OFFRE KILOMETRIQUE A PROGRESSÉ DE 31 % ENTRE 1999 ET 2008**

L'offre kilométrique annuelle est en effet passée de 1 039 904 km en 1999 à 1 357 700 km en 2008.



## **LA DESSERTE DE NOUVEAUX SECTEURS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CASTERLOUSSINE**

Malgré la mise en place de la gratuité, le réseau dessert de plus en plus de secteurs de l'agglomération, notamment les secteurs peu denses et/ou périphériques de l'agglomération.

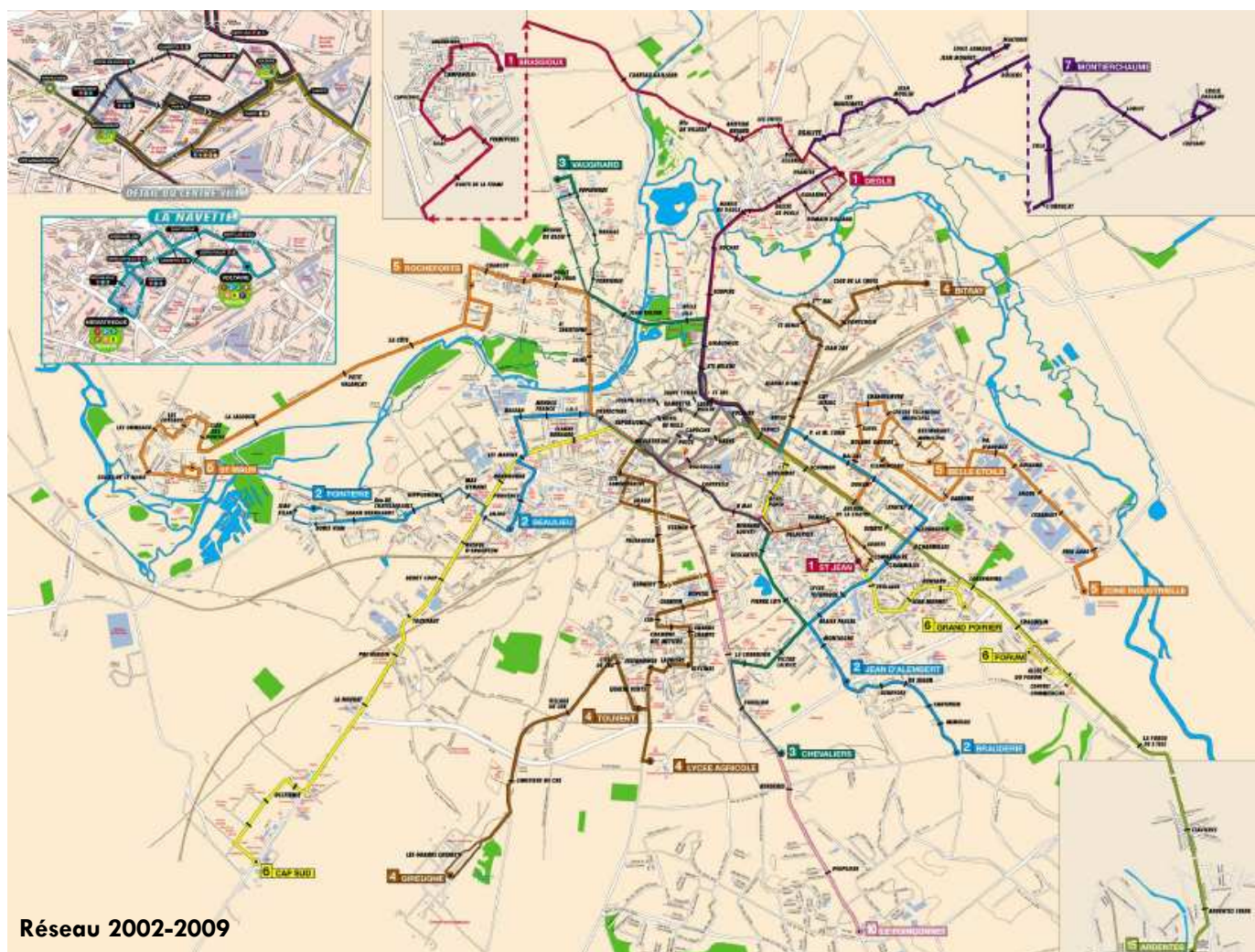
Ainsi, l'amélioration des dessertes des communes périphériques de la Communauté d'Agglomération se traduit surtout par une hausse de l'offre kilométrique, mais contribue peu à l'amélioration globale de la fréquentation, car il s'agit de zones très peu denses. Par conséquent, les extensions successives du PTU aux communes d'Etrechet, Diors et Sassièrges-Saint-Germain en 2004, Mâron au 1<sup>er</sup> janvier 2006 et Arthon au 1<sup>er</sup> janvier 2007 expliquent principalement les augmentations de l'offre kilométrique, mais ont un impact très limité sur la fréquentation globale du réseau HORIZON.

En dépit de l'évolution très favorable des statistiques de fréquentation, il apparaît néanmoins que le réseau mis en place en 2002 ne répond plus intégralement aux besoins de mobilité de la population de l'agglomération.



En effet, le développement des préoccupations environnementales et la flambée des coûts des carburants ont contribué au regain d'intérêt en faveur des transports collectifs et, par conséquent, à la multiplication des demandes de dessertes.

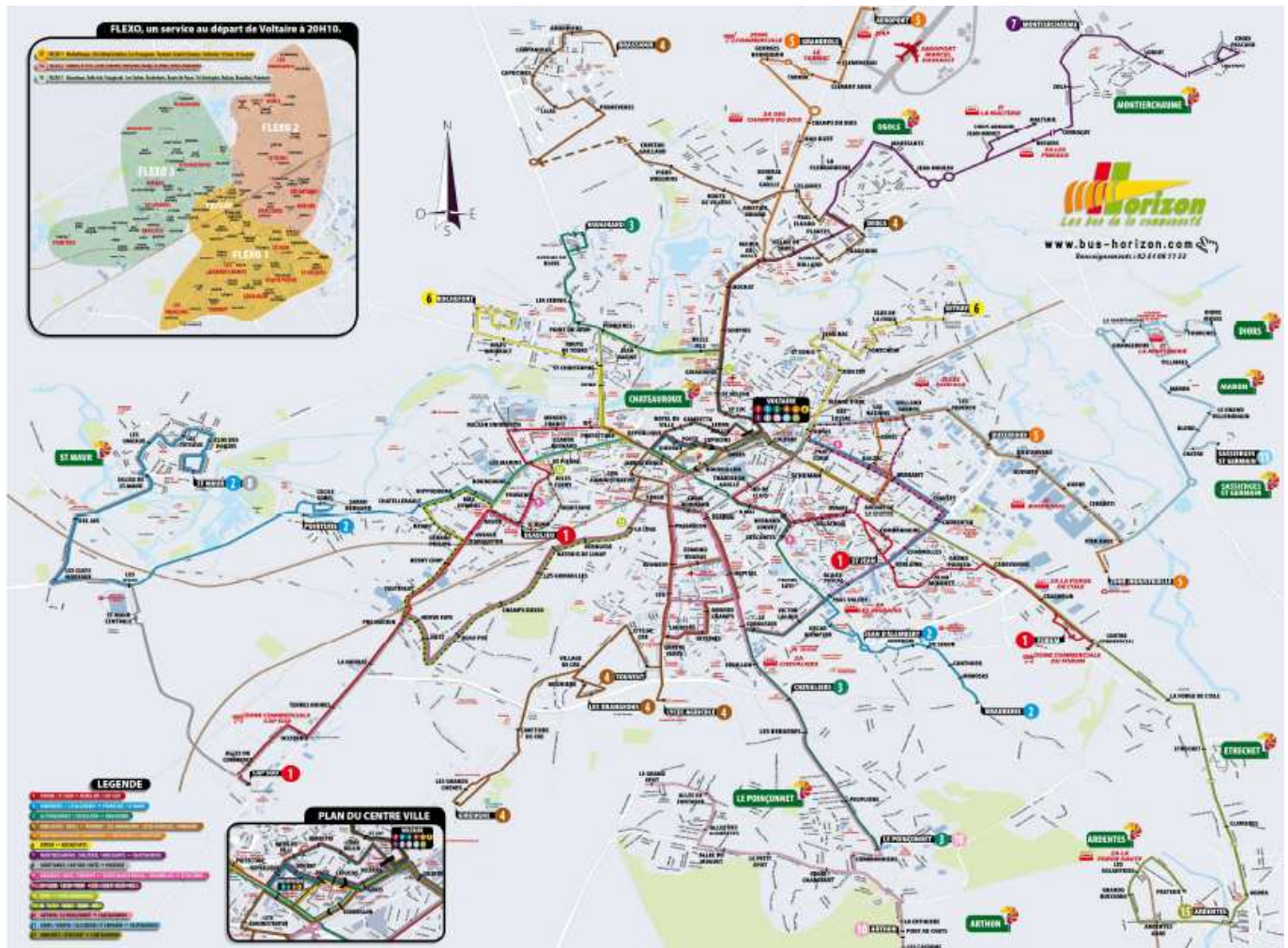
En outre, l'espace communautaire a connu de profonds changements qui impliquent des adaptations du réseau de transport. Ainsi, le développement des zones d'activités périphériques (Cap Sud, La Malterie, GrandDéols, Ozans, ...), l'installation d'un pôle majeur d'activités tertiaires à proximité du centre-ville (Centre Colbert), le phénomène d'étalement urbain, ou encore les mouvements de population liés au Programme de Rénovation Urbaine ont modifié de manière significative les besoins et habitudes de déplacements.



L'année 2008 a donc vu la CAC relancer un appel d'offres de type « dialogue compétitif », dont l'aboutissement fut la signature d'un nouveau marché de 6 ans avec la société Kéolis. Ce nouveau contrat repose sur un projet de restructuration et de hiérarchisation du réseau, dont la mise en œuvre est intervenue dès le 1<sup>er</sup> juillet 2009, une amélioration de l'amplitude de fonctionnement, une permanence de l'offre durant les congés scolaires, ... le tout avec un objectif d'augmentation de la fréquentation de 14% à l'issue du contrat en décembre 2014.



## UNE NOUVELLE RESTRUCTURATION AU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2009



### PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE LA RESTRUCTURATION :

- Augmentation de l'offre kilométrique de 17%
- Réaménagement et extension du pôle d'échange de la Place Voltaire, avec création d'un quai supplémentaire, et mise en œuvre d'un programme de mise en conformité des points d'arrêts du réseau, en collaboration avec les communes
- Hiérarchisation des 13 lignes urbaines et périurbaines, avec création d'une ligne structurante (Ligne 1) cadencée au ¼ heure sur sa portion médiane
- Desserte de proximité en hypercentre assurée par le réseau, notamment par la ligne n°1 cadencée au ¼ h, en lieu et place de La Navette, dont les moyens sont intégralement réaffectés au service « HANDIBUS »
- Création d'une Commission d'Accessibilité qui statuera notamment sur les demandes d'accès au service « HANDIBUS »

- Desserte de nouveaux quartiers résidentiels (Les Orangeons, Les Cèdres, ...) et de nouvelles zones d'activités (GrandDéols/ZIAP/aéroport, La Martinerie...)
- Mise en place du service « FLEXO SOIR », qui permet un retour dans les principaux quartiers de l'agglomération au départ de la place « VOLTAIRE » après 20h00. A la montée dans le bus, chaque voyageur doit indiquer au conducteur l'arrêt où il souhaite descendre. Celui-ci déterminera alors le meilleur itinéraire, en fonction de toutes les demandes des voyageurs présents dans son bus et desservira les arrêts indiqués. Trois circuits sont proposés en correspondance au pôle d'échange central. L'itinéraire n'est donc pas toujours le même. Par mesure de sécurité, les descentes s'effectuent uniquement aux arrêts habituels du réseau « HORIZON ». Ce nouveau service, souple d'utilisation puisque sans réservation téléphonique préalable, permet d'améliorer l'amplitude de fonctionnement du réseau en soirée sans pour autant mobiliser l'ensemble des moyens humains et matériels
- Permanence de l'offre durant les congés scolaires d'automne, d'hiver et de printemps, et suppression de la double période estivale pour plus de lisibilité, mais surtout pour maintenir un niveau d'offre suffisant pour garantir un maximum de possibilités de déplacements domicile-travail

## **UN SERVICE ADAPTE AUX PERSONNES AYANT LE PLUS DE BESOINS DE DEPLACEMENTS**

- **La mise en place de la gratuité s'inspire de l'esprit de la LOTI**, qui impose « le droit au transport pour tous ». La gratuité permet d'éviter que le non accès au transport soit un facteur aggravant de l'exclusion sociale.
- **Les personnes les moins favorisées sont les principales bénéficiaires de la gratuité.** L'article 123 de la loi dite « Solidarité et Renouvellement Urbain » impose aux AOTU d'accorder une réduction d'au moins 50% aux personnes bénéficiant de la CMU complémentaire et de l'Aide Médicale d'Etat. La politique de la Communauté d'Agglomération Castelroussine en matière de transports répond donc totalement aux impératifs de cette loi. La population concernée est plutôt jeune et à dominante féminine, et comporte une part importante d'inactifs et de demandeurs d'emplois. A noter que plus de la moitié des ménages bénéficiaires comprennent des enfants scolarisés.

Une enquête OD/MD exhaustive (origine - destination / montées – descentes) réalisée sur le réseau HORIZON en décembre 2007, montre que les utilisateurs sont surtout issus des catégories précitées, bien que la gratuité bénéficie à tous les types d'usagers.

### **Les autres principaux enseignements de l'enquête :**

- **21 % de salariés**, majoritairement issus des milieux ouvriers
- **Une clientèle majoritairement féminine (65%)**, alors qu'elles représentent 53% de la population de l'agglomération

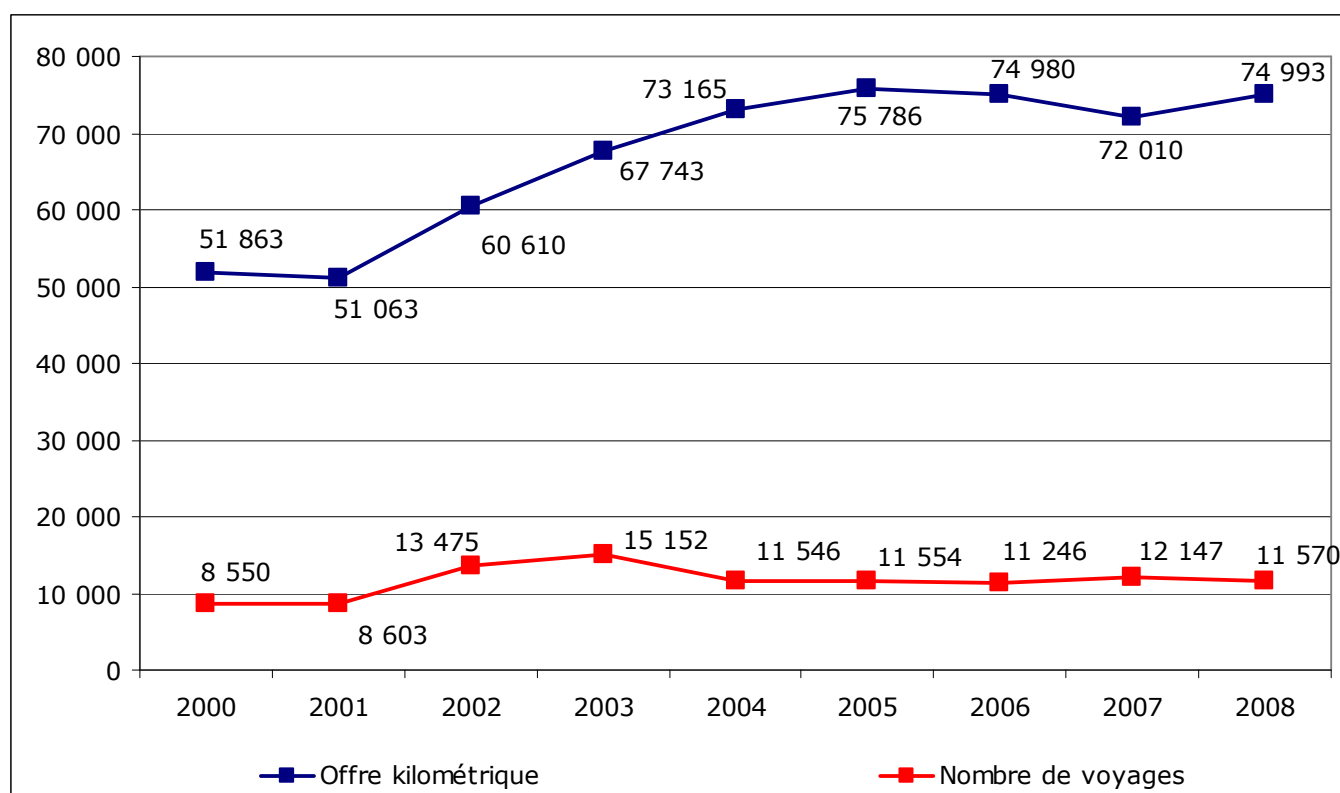
- **Une grande proportion de moins de 18 ans (44%) en semaine, un peu moins le samedi (29%)**
- **Une forte proportion de scolarisés en semaine (48%), un peu moins le samedi (32%).** A noter que la part de scolarisés est légèrement en deçà de la moyenne des réseaux de taille similaire (plus de 50% en général)
- **Une majorité de 18-60 ans le samedi (53%), un peu moins en semaine (45%)**
- **Une proportion importante de personnes de plus 60 ans** (7% des usagers contre 4-5% en moyenne sur les autres réseaux)
- **Une proportion importante de déplacements à motif non contraint** (53% contre environ 25% dans les réseaux comparables)
- **Une fréquentation importante l'après-midi en heures creuses** (18% contre 12% ailleurs)
- Par ailleurs, une enquête sur l'impact de la gratuité, réalisée en décembre 2003 (sur un échantillon de 651 usagers du réseau HORIZON), avait mis en évidence que **54% des usagers avaient de faibles revenus** (inférieurs à 1 100€ mensuels) et que **12% des nouveaux usagers étaient limités par le prix pratiqué avant la gratuité**

## **LE SERVICE DE TRANSPORT DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE « HANDIBUS »**

Hormis le réseau de lignes régulières et de services à la demande, la Communauté d'Agglomération Castelroussine propose également un service de transport en porte à porte réservé aux personnes à mobilité réduite et activable sur simple réservation téléphonique préalable.

- 2 véhicules TPMR qui circulent 6/7 jours de 7h à 19h
- 45 à 50 personnes prises en charge quotidiennement
- 18 clients réguliers qui sont transportés quotidiennement sur des trajets domicile-travail
- L'offre kilométrique annuelle a progressé de 47% entre 2001 et 2008, alors que le nombre de voyages a progressé de 35% sur la même période

L'année 2009 verra un renforcement significatif de ce service puisqu'un véhicule supplémentaire y sera affecté grâce à l'abandon de La Navette de centre-ville, dont les résultats de fréquentation étaient de plus en plus décevants.

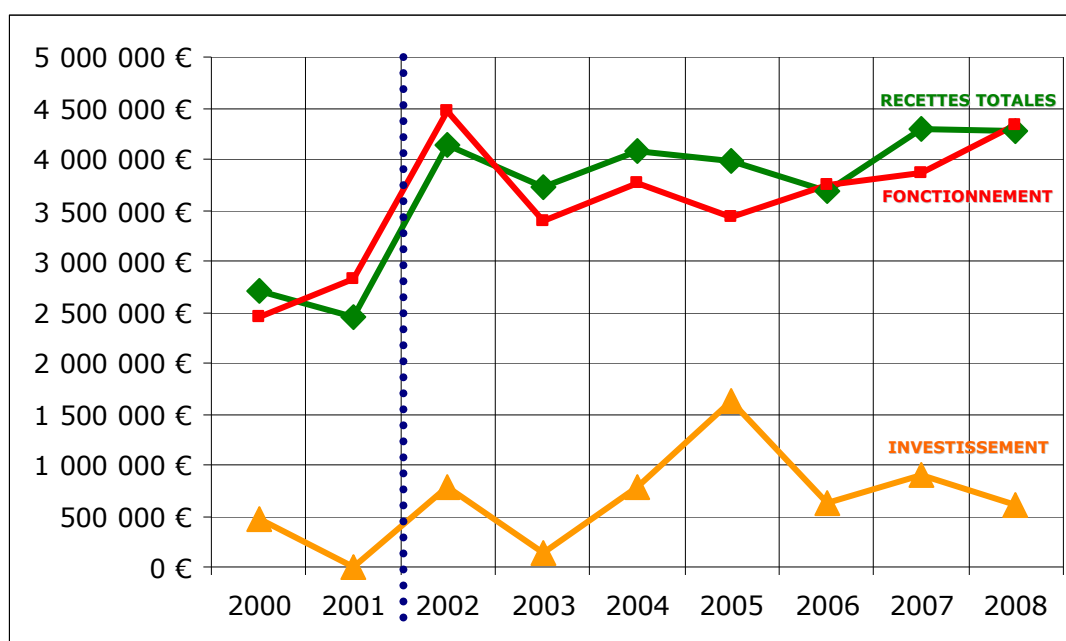


# LE BILAN FINANCIER

|                                              | RÉSEAU PAYANT      |                    | RÉSEAU GRATUIT      |                    |                    |                     |                     |                    |                    | Moyenne<br>2002-2008 |
|----------------------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|----------------------|
|                                              | 2000               | 2001               | 2002                | 2003               | 2004               | 2005                | 2006                | 2007               | 2008               |                      |
| RECETTES VERSEMENT TRANSPORT                 | 2 673 269 €        | 2 429 569 €        | 3 431 000 €         | 3 664 721 €        | 3 690 915 €        | 3 954 352 €         | 3 663 851 €         | 4 277 350 €        | 3 957 014 €        | 3 805 600 €          |
| AUTRES RECETTES (dotations, subventions...)  | 36 277 €           | 26 525 €           | 697 964 €           | 63 127 €           | 388 853 €          | 18 979 €            | 15 387 €            | 15 742 €           | 313 827 €          | 216 268 €            |
| <b>TOTAL RECETTES</b>                        | <b>2 709 546 €</b> | <b>2 456 094 €</b> | <b>4 128 963 €</b>  | <b>3 727 848 €</b> | <b>4 079 768 €</b> | <b>3 973 331 €</b>  | <b>3 679 237 €</b>  | <b>4 293 092 €</b> | <b>4 270 841 €</b> | <b>4 021 869 €</b>   |
| REMBOURSEMENTS VERSEMENT TRANSPORT           | 17 821 €           | 10 121 €           | 11 735 €            | 15 944 €           | 13 720 €           | 65 021 €            | 418 354 €           | 13 356 €           | 12 689 €           | 78 688 €             |
| DÉPENSES FONCTIONNEMENT                      | 2 444 271 €        | 2 820 300 €        | 4 469 766 €         | 3 385 196 €        | 3 774 299 €        | 3 427 323 €         | 3 744 830 €         | 3 866 557 €        | 4 324 768 €        | 3 856 105 €          |
| DÉPENSES INVESTISSEMENT                      | 464 715 €          | 6 646 €            | 780 628 €           | 133 019 €          | 782 873 €          | 1 628 131 €         | 626 317 €           | 898 842 €          | 610 577 €          | 780 055 €            |
| <b>TOTAL DÉPENSES</b>                        | <b>2 926 806 €</b> | <b>2 837 068 €</b> | <b>5 262 129 €</b>  | <b>3 534 159 €</b> | <b>4 570 891 €</b> | <b>5 120 474 €</b>  | <b>4 789 501 €</b>  | <b>4 778 755 €</b> | <b>4 948 033 €</b> | <b>4 714 849 €</b>   |
| <b>CONTRIBUTION DU BUDGET GÉNÉRAL CAC</b>    | <b>-217 260 €</b>  | <b>-380 974 €</b>  | <b>-1 133 166 €</b> | <b>193 689 €</b>   | <b>-491 123 €</b>  | <b>-1 147 143 €</b> | <b>-1 110 264 €</b> | <b>-485 662 €</b>  | <b>-677 193 €</b>  | <b>-692 980 €</b>    |
| <b>DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT / RECETTES</b> | <b>265 275 €</b>   | <b>-364 206 €</b>  | <b>-340 803 €</b>   | <b>342 652 €</b>   | <b>305 470 €</b>   | <b>546 008 €</b>    | <b>-65 592 €</b>    | <b>426 535 €</b>   | <b>-53 927 €</b>   | <b>165 763 €</b>     |
| soit en %                                    | 90%                | 115%               | 108%                | 91%                | 93%                | 86%                 | 102%                | 90%                | 101%               | 96%                  |

Sur les 7 premières années d'expérimentation de la gratuité totale, les recettes, issues principalement des cotisations de versement transport (VT), ont, en moyenne annuelle, couvert intégralement les frais de fonctionnement du réseau de transport urbain « HORIZON ». Le manque à gagner sur les recettes commerciales a pu être comblé par l'augmentation de l'assiette et du taux du VT (passé de 0,55% à 0,60% en 2002)

Comme exigé au préalable, l'utilisateur, qui ne paie pas de titre de transport, ne paie donc pas le fonctionnement du réseau indirectement par le biais des impôts locaux. Pour l'instant, ce sont les seules entreprises et administrations de plus de 9 salariés qui ont supporté le financement du passage à la gratuité, via l'assujettissement au versement transport.





L'excédent annuel moyen d'environ 165 000 € a été intégralement consacré aux dépenses d'investissement, qui ont toutefois nécessité un abondement annuel moyen d'environ 692 000 € en provenance du budget général de la collectivité.

## **POUR MÉMOIRE :**

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1976</b>                          | Création du Syndicat Intercommunal pour la Gestion des Transports Urbains (SIGTU) des communes de Châteauroux et de Déols                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>1<sup>ER</sup> JANVIER 1990</b>   | Création du Versement Transport (VT) par le SIGTU ⇒ Taux : 0,50 %                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>1993</b>                          | Extension du SIGTU à 4 communes : Châteauroux, Déols, Le Poinçonnet et Saint-Maur                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>1<sup>ER</sup> JANVIER 2000</b>   | Création de la Communauté d'Agglomération Castelroussine (CAC) qui devient autorité Organisatrice des Transports Urbains en lieu et place du SIGTU. Le versement transport, déjà en vigueur sur les communes de Châteauroux, Déols, Le Poinçonnet et Saint-Maur, est étendu aux 2 autres communes membres de la CAC : Ardentes et Montierchaume |
| <b>DÉCEMBRE 2001</b>                 | Instauration de la gratuité totale du réseau de transport collectif urbain de l'agglomération castelroussine                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>1<sup>ER</sup> JANVIER 2002</b>   | Le taux du VT est porté à 0,60% (taux plafond) de la masse salariale des entreprises et administrations de plus de 9 salariés                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>1<sup>ER</sup> JUILLET 2002</b>   | Restructuration complète des lignes du réseau, puis adaptation des dessertes des établissements scolaires à partir du 1 <sup>er</sup> septembre 2002                                                                                                                                                                                            |
| <b>1<sup>ER</sup> JANVIER 2004</b>   | Les communes de Diors, Etretchet et Sassierges-Saint-Germain sont à leur tour assujetties au VT en vertu de leur adhésion à la CAC                                                                                                                                                                                                              |
| <b>1<sup>ER</sup> JANVIER 2006</b>   | La commune de Mâron intègre la CAC                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>1<sup>ER</sup> JANVIER 2007</b>   | La commune d'Arthon intègre la CAC, ce qui porte à 11 le nombre de communes membres                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2008</b> | Reprise par la CAC des dessertes locales des lignes départementales via la mise en place de deux lignes périurbaines gratuites (LIGNE 10 vers Le Poinçonnet et Arthon, et LIGNE 15 vers Etretchet et Ardentes)                                                                                                                                  |
| <b>1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2008</b> | Transfert de compétence vers la CAC de la gestion des circuits de ramassage scolaire inscrits intégralement dans le PTU ou à cheval sur le PTU                                                                                                                                                                                                  |
| <b>1<sup>ER</sup> JUILLET 2009</b>   | Restructuration, dans une configuration estivale légèrement dégradée, du réseau « HORIZON » selon un principe de hiérarchisation des 13 lignes urbaines et périurbaines                                                                                                                                                                         |
| <b>1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2009</b> | Mise en place de la grille horaire 2009-2010 du réseau « HORIZON », dont la nouvelle ligne structurante cadencée au ¼ h                                                                                                                                                                                                                         |

## UNE POLITIQUE AMBITIEUSE D'INVESTISSEMENTS

Malgré l'instauration de la gratuité, la Communauté d'Agglomération Castelroussine poursuit sa politique d'investissements, tant pour le renouvellement du matériel roulant (bus et matériel embarqué), que dans l'équipement et le réaménagement progressif des points d'arrêts (travaux d'aménagement et de mise en accessibilité, équipement en mâts d'information et abris voyageurs,...)

### EXEMPLE : PROGRAMME D'ACQUISITION D'AUTOBUS

Après quelques années d'investissements limités dans le renouvellement du parc de véhicules, la CAC a lancé en 2004 un appel d'offre pour un marché pluriannuel d'acquisition (2004-2009).

Entre 2004 et 2009, la Communauté d'Agglomération Castelroussine aura investi plus de 4,1M€ dans le renouvellement du matériel roulant, dont elle est propriétaire depuis la signature du marché d'exploitation et de gestion du réseau de transports publics de voyageurs qui court sur la période 2004-2008.

|                                              | LIVRAISONS |      |      |      |      |       | INVESTISSEMENT TOTAL<br>(€ TTC) |
|----------------------------------------------|------------|------|------|------|------|-------|---------------------------------|
|                                              | 04-05      | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | TOTAL |                                 |
| <b>HEULIEZ<br/>STANDARD GX<br/>317 / 327</b> | 3          | 2    | 2    | 1    | 2    | 10    | 2 739 805,59 €                  |
| <b>HEULIEZ MIDI GX<br/>117L / 127L</b>       | 3          | 0    | 1    | 1    | 0    | 5     | 1 242 160,22 €                  |
| <b>DIETRICH TPRM<sup>2</sup></b>             | 1          | 1    | 0    | 0    | 0    | 2     | 141 128,00 €                    |
|                                              |            |      |      |      |      |       | 4 123 093,81 €                  |

De plus, les élus de la Communauté d'Agglomération Castelroussine ont décidé d'acquérir dès 2007 des véhicules plus respectueux de l'environnement, soit 2 véhicules STANDARD aux normes EURO 5 et véhicule MIDI respectant la norme EEV. De même, 2 nouveaux véhicules (1 STANDARD EURO 5 et 1 MIDI EEV) sont venus en renouvellement de deux véhicules arrivés en fin d'exploitation au printemps 2008, ainsi que 2 véhicules STANDARD en janvier 2009.

En effet, pour répondre aux normes d'émissions polluantes EURO 4 en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2006 pour tous les véhicules, la société HEULIEZ BUS, titulaire du marché pluriannuel de fourniture d'autobus, propose désormais des véhicules équipés du système « SCR ». Il s'agit d'une technologie basée sur le post-traitement des gaz d'échappement à l'aide d'un additif composé d'eau et d'urée (AdBlue). Cette technologie, évolutive grâce à des réglages adaptés des moteurs, permet d'ores et déjà de satisfaire à des normes d'émissions polluantes plus restrictives (EURO 4 ET EEV) que la norme actuellement en vigueur.

<sup>2</sup> TPRM = Transport de Personnes à Mobilité Réduite

La hausse spectaculaire de la fréquentation du réseau « HORIZON » est donc principalement liée à la gratuité, mais elle a également bénéficié de la réorganisation complète des dessertes au cours de l'année 2002, ainsi que de l'augmentation de l'offre kilométrique. Pourtant, la pérennisation de ces résultats dans le temps ne sera possible que grâce à l'adaptation constante de l'offre de transport aux évolutions géographiques, démographiques et économiques de l'agglomération, ainsi qu'aux besoins de déplacement de sa population.

C'est ainsi que la CAC a lancé un important programme de modernisation du parc de véhicules qui a d'ores et déjà permis :

- une **amélioration du confort** des voyageurs (véhicules plus modernes, équipés notamment de la climatisation),
- une **augmentation de la capacité de transport** avec un nombre de véhicules identique,
- une **amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite** (bus équipés de planchers bas intégraux, rampes, plateaux d'accès, aménagement des points d'arrêts avec création de quais bus ...),
- mais surtout une **amélioration significative de l'image du réseau « HORIZON »**

En outre, signalons que l'objectif d'amélioration de l'accessibilité du centre-ville de Châteauroux s'est accompagné d'une politique en faveur du stationnement, notamment en ouvrage, et de mesures favorisant la fluidité de la circulation, en particulier grâce à la suppression de nombreux carrefours à feux.

De plus, la mise en place de la gratuité a eu pour conséquence inattendue la promotion de Châteauroux et son agglomération. En effet, de nombreuses collectivités, françaises ou étrangères, ainsi que de nombreux médias, montrent régulièrement leur intérêt pour cette expérience atypique.

La gratuité ne pourra toutefois être maintenue dans les prochaines années qu'au prix d'une gestion extrêmement rigoureuse et des dépenses d'investissement bien ciblées, et ce d'autant plus que la prise de compétence en matière de circuits de ramassage scolaire en septembre 2008 va contribuer à accroître la pression sur la section fonctionnement du budget transports.

Ainsi, la réalisation d'investissements conséquents (mise en accessibilité du réseau, système d'information voyageurs...) nécessitera peut-être de nouvelles sources de financement, comme la prise en charge des opérations d'aménagement de voirie et d'équipement des points d'arrêts directement par les budgets communaux.

## ANNEXE 1 : ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DU RÉSEAU « HORIZON » SUR LA PÉRIODE 2001-2008

|                      | 2001      | 01-02  | 2002      | 02-03 | 2003      | 03-04 | 2004      | 04-05 | 2005      | 05-06 | 2006      | 06-07 | 2007      | 07-08 | 2008      |
|----------------------|-----------|--------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|
| JANVIER              | 138 000   | 49,7%  | 206 584   | 45,2% | 299 984   | 15,2% | 345 709   | -4,4% | 330 528   | 5,4%  | 348 393   | -2,0% | 341 585   | 15,7% | 395 194   |
| FÉVRIER              | 126 000   | 39,9%  | 176 331   | 45,7% | 256 985   | 16,6% | 299 770   | -7,1% | 278 435   | 2,3%  | 284 940   | 19,0% | 338 982   | 3,3%  | 350 174   |
| MARS                 | 159 000   | 48,9%  | 236 822   | 35,6% | 321 133   | 7,8%  | 346 084   | 1,0%  | 349 611   | 12,0% | 391 679   | -7,5% | 362 114   | 3,9%  | 376 129   |
| AVRIL                | 113 000   | 75,3%  | 198 058   | 37,1% | 271 629   | 8,7%  | 295 301   | 4,6%  | 308 851   | -2,5% | 301 143   | -0,8% | 298 602   | 13,6% | 339 219   |
| MAI                  | 134 000   | 55,4%  | 208 302   | 31,3% | 273 471   | 6,7%  | 291 854   | 11,7% | 326 026   | 3,9%  | 338 699   | -3,9% | 325 542   | 7,7%  | 350 699   |
| JUIN                 | 122 000   | 77,7%  | 216 753   | 19,6% | 259 341   | 20,1% | 311 355   | 4,1%  | 324 104   | -2,4% | 316 362   | 4,9%  | 331 997   | 5,0%  | 348 527   |
| JUILLET              | 78 000    | 151,4% | 196 053   | 9,2%  | 214 175   | 1,8%  | 218 112   | 2,0%  | 222 484   | -1,6% | 218 987   | 4,3%  | 228 452   | 13,5% | 259 327   |
| AOÛT                 | 66 000    | 160,1% | 171 669   | 5,7%  | 181 465   | 6,0%  | 192 300   | 8,4%  | 208 398   | 2,5%  | 213 682   | -1,7% | 210 140   | 9,7%  | 230 500   |
| SEPTEMBRE            | 136 000   | 109,7% | 285 181   | 20,6% | 343 963   | -1,3% | 339 362   | 5,8%  | 359 201   | 0,5%  | 361 034   | -3,6% | 347 917   | 12,9% | 392 834   |
| OCTOBRE              | 164 000   | 85,6%  | 304 429   | 12,9% | 343 839   | -5,6% | 324 607   | 2,1%  | 331 309   | 9,6%  | 363 034   | 6,1%  | 385 202   | 4,2%  | 401 338   |
| NOVEMBRE             | 149 000   | 89,8%  | 282 790   | 7,5%  | 304 014   | 2,1%  | 310 401   | 1,2%  | 314 169   | 10,6% | 347 539   | 2,0%  | 354 610   | -3,2% | 343 097   |
| DECEMBRE             | 136 000   | 101,8% | 274 414   | 16,1% | 318 635   | -1,6% | 313 391   | 3,1%  | 322 957   | 3,8%  | 335 171   | 3,9%  | 348 317   | 1,0%  | 351 734   |
| <b>TOTAL VOYAGES</b> | 1 523 986 | 80,9%  | 2 757 386 | 22,9% | 3 388 634 | 5,9%  | 3 588 246 | 2,4%  | 3 676 073 | 3,9%  | 3 820 663 | 1,4%  | 3 873 460 | 6,8%  | 4 138 772 |
| <b>Kilomètres</b>    | 1 080 639 | 16,5%  | 1 259 064 | 3,4%  | 1 302 150 | 5,4%  | 1 373 081 | -0,2% | 1 369 707 | 0,6%  | 1 378 018 | 1,2%  | 1 394 017 | -2,6% | 1 357 700 |
| <b>Population</b>    | 71 162    | 0,0%   | 71 162    | 0,0%  | 71 162    | 2,6%  | 73 047    | 0,0%  | 73 047    | 0,9%  | 73 726    | 1,7%  | 74 975    | 0,0%  | 74 975    |
| <b>Voy/an/hab</b>    | 21        | 80,9%  | 39        | 22,9% | 48        | 3,2%  | 49        | 2,4%  | 50        | 3,0%  | 52        | -0,3% | 52        | 6,8%  | 55        |
| <b>V/K</b>           | 1,4       |        | 2,2       |       | 2,6       |       | 2,6       |       | 2,7       |       | 2,8       |       | 2,8       |       | 3,0       |
| <b>Km/Hab/an</b>     | 15,2      |        | 17,7      |       | 18,3      |       | 18,8      |       | 18,8      |       | 18,7      |       | 18,6      |       | 18,1      |

## ANNEXE 2 : LES CHIFFRES CLÉS DES RÉSEAUX TCU

### Voyages / an / habitant (données 2008)

|                                                |           |
|------------------------------------------------|-----------|
| Moyenne nationale des 133 réseaux de province  | 108       |
| Moyenne des Agglomérations < 100 000 habitants | 41        |
| <b>CAC - Réseau « HORIZON » - 2008</b>         | <b>55</b> |

### Km / an / habitant (données 2008)

|                                                |             |
|------------------------------------------------|-------------|
| Moyenne nationale des 133 réseaux de province  | 29,7        |
| Moyenne des Agglomérations < 100 000 habitants | 18,4        |
| <b>CAC - Réseau « HORIZON » - 2008</b>         | <b>18,1</b> |

### Voyages / km (données 2008)

|                                                |          |
|------------------------------------------------|----------|
| Moyenne nationale des 133 réseaux de province  | 3,7      |
| Moyenne des Agglomérations < 100 000 habitants | 2,2      |
| <b>CAC - Réseau « HORIZON » - 2008</b>         | <b>3</b> |

## ANNEXE 3 : LE RÉSEAU « HORIZON » EN QUELQUES CHIFFRES

- **Parc de véhicules (propriété de la CAC) au 31/07/2009** : 34 véhicules, dont 22 STANDARD, 8 MIDI (moyenne capacité), 2 minibus et 2 véhicules TPMR

- **10 lignes régulières « urbaines » :**

|                 |                                                                                                                   |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ligne 1</b>  | Forum / Saint-Jean ⇔ Beaulieu / Cap Sud                                                                           |
| <b>Ligne 2</b>  | Brauderie / Jean d'Alembert ⇔ Pointerie / Saint-Maur                                                              |
| <b>Ligne 3</b>  | Le Poinçonnet / Chevaliers ⇔ Vaugirard                                                                            |
| <b>Ligne 4</b>  | Brassieux / Déols ⇔ Touvent / Les Orangeons / Lycée Agricole / Gireugne                                           |
| <b>Ligne 5</b>  | Zone Industrielle / Buxerieux ⇔ GrandDéols / Aéroport                                                             |
| <b>Ligne 6</b>  | Bitray ⇔ Rochefort                                                                                                |
| <b>Ligne 7</b>  | Montierchaume / Z.I. La Malterie / Les Maussants ⇔ Châteauroux                                                    |
| <b>Ligne 8</b>  | Saint-Maur / Cap Sud / Notz ⇔ Voltaire                                                                            |
| <b>Ligne 9</b>  | Beaulieu / Notz / Touvent ⇔ Lycées Blaise Pascal / Les Charmilles / PMC Omelon / Les Nations ⇔ Collège Rosa Parks |
| <b>Ligne 12</b> | Notz / Les Marins / Saint Christophe ⇔ Lycée Jean Giraudoux<br>Notz ⇔ Ecoles de Beaulieu                          |

- **3 lignes régulières « périurbaines » :**

|                 |                                                                           |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ligne 10</b> | Arthon ⇔ Le Poinçonnet ⇔ Châteauroux                                      |
| <b>Ligne 11</b> | Sassierges-Saint-Germain ⇔ Mâron ⇔ Diors ⇔ Déols/Grangeroux ⇔ Châteauroux |
| <b>Ligne 15</b> | Ardentes ⇔ Etretchet ⇔ Châteauroux                                        |

- **1 service « HANDIBUS »** en porte à porte sur réservation téléphonique préalable
- **1 service dominical** composé de 2 lignes (A et B)
- **Offre kilométrique totale en 2008** : 1 357 700 km (+31% / 1999)
- **Fréquentation** : 4 138 772 voyages en 2008 (+172% depuis la mise en place de la gratuité totale du réseau de transport collectif urbain en décembre 2001)
- **55 voyages/an/habitant** (contre 21 avant la mise en place de la gratuité)