

Dossier de Presse Bus Gratuits Châteauroux



Renseignements :

Communauté d'Agglomération Castelroussine
02 54 08 70 58

Mairie de Châteauroux
02 54 08 34 56

ST2C
02 54 08 11 33

Mise à jour : mai 2009

Les motivations de l'instauration de la gratuité

La gratuité des bus était une des priorités de la nouvelle équipe du conseil communautaire. Nous souhaitons surtout « mettre en mouvement » celles et ceux qui ne le faisaient pas jusqu'alors, pour faire bouger le cœur de l'agglomération et rendre à celui-ci son activité et son dynamisme. En ce sens, une refonte du réseau a été entreprise (passage de 8 à 10, puis 11 lignes) et l'instauration de navettes de centre ville (mise en service de 3 véhicules de petite capacité) est venue compléter l'offre en transports en commun

En 2001, nous n'étions qu'à 22 voyages par an par personne, chiffre à rapprocher de la moyenne nationale des réseaux de province qui est de 44. Avec une politique de transports en commun attractive, nous sommes arrivés à un peu plus de 52 voyages par an.

La protection de l'environnement a, bien évidemment, été l'un des facteurs principaux de notre réflexion, au même titre que l'amélioration de la mobilité urbaine et l'augmentation significative de la fréquentation du réseau de bus.

Nous faisons ainsi d'une pierre deux coups : nous fluidifions la circulation et nous préservons la qualité de l'air. A ce propos, nos bus étant équipés de pots catalytiques avec filtres à particules, nous pouvons même dire que nous améliorons la qualité de l'air.

Notre objectif n'est pas pour autant de faire disparaître la voiture du centre-ville. La gratuité s'inscrit dans un plan global visant à fluidifier le trafic pour accéder plus facilement à l'hypercentre de l'agglomération et à amener en ville le maximum de monde, quel que soit leur mode de déplacement.

Impact de la gratuité sur la fréquentation du réseau de bus

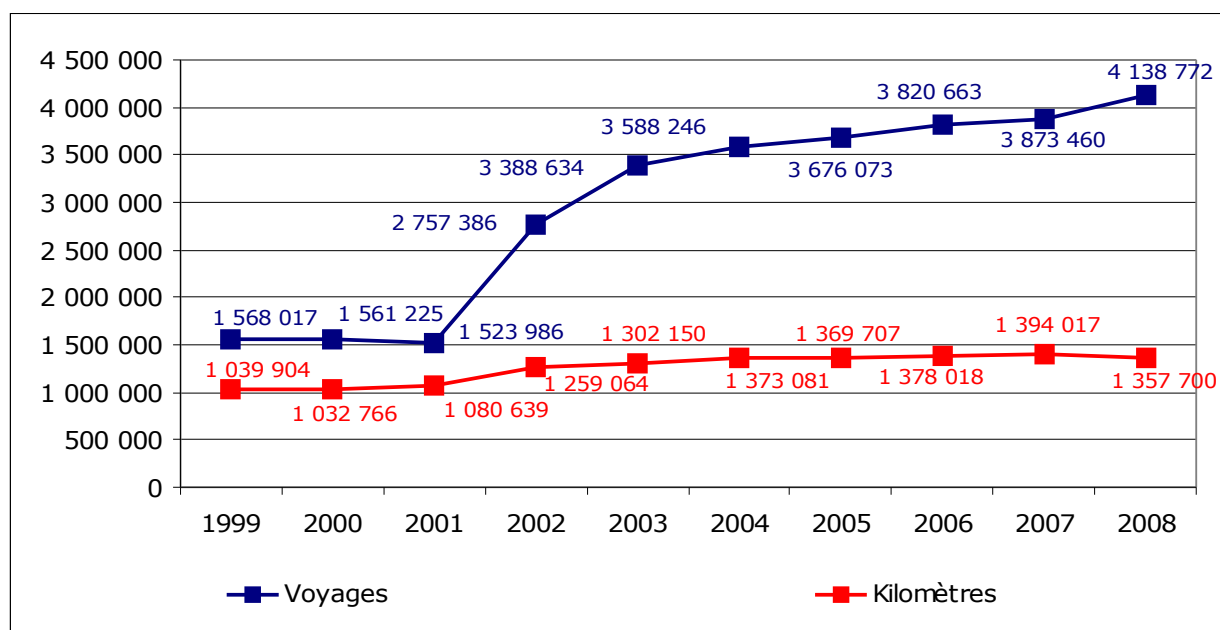
L'impact est très important avec une augmentation entre 2001 et 2003 de l'ordre de 122 %. En 2001, 1.525.730 voyages avaient été comptabilisés. En 2003, nous sommes arrivés à un total de 3.390.348.

A la fin de l'année 2004, le total des voyages a été porté à 3.588.000, soit quatre-vingt cinq mille voyages de plus que l'objectif fixé. Cela représentait une hausse de 134 % par rapport à la dernière année de transports non-gratuits. En 2005, la progression a été un peu moins nette, mais elle se poursuit (3.676.000).

La fréquentation du réseau a atteint 3.820.663 voyages en 2006 (+3,93 % par rapport à 2005, +151 % par rapport à 2001). L'offre kilométrique a également continuellement augmenté depuis l'instauration de la gratuité, en atteignant 1.378.018 km (+0.61 % par rapport à 2005, +33 % par rapport à 1999).

Enfin, **3.873.460** voyages ont été comptabilisés fin 2007 (+ 1,38 % par rapport à 2006 et + 154,16 % par rapport à 2001), soit 52 par an et par habitant. Le décompte total se décompose comme suit : à la fréquentation des lignes dites régulières (lignes 1 à 7, 3.657.901 voyages), s'ajoute celle des services spéciaux réalisés directement par Keolis pour un total de 3.813.488. S'y ajoute la fréquentation constatée sur les lignes réalisées par des transporteurs interurbains pour le compte de Keolis, soit 59.972 voyages, pour un total final de 3.873.460 voyages en 2007. Au 31 décembre 2008, la barre symbolique des 4 millions de voyages annuels a été largement dépassée, pour une offre kilométrique constante.

Par rapport à 2001, année référence puisqu'elle fut la dernière avant l'instauration de la gratuité, la fréquentation a fait un bond de +172 % !!! Aujourd'hui, la moyenne voyages par habitant et par an atteint 55, contre 21 en 2001.



A noter enfin que l'offre kilométrique proposée a progressé également en atteignant 1.394.017 km (+10,17 % par rapport à 2002, année de restructuration du réseau, +34,05 % par rapport à 1999).

Le but est de stabiliser cette fréquentation au cours des prochaines années. Des perturbations de circulation dues à la multiplication des chantiers de voirie sur l'agglomération (avenue de Verdun, entrée Nord...) ont influé sur le trafic des bus en fin d'année 2004 et par conséquent sur leur fréquentation. Ces chantiers se sont prolongés sur les années 2005 et 2006 sans que le nombre de voyages en soit véritablement affecté.

L'augmentation de la fréquentation s'explique-t-elle uniquement par la gratuité ?

La gratuité explique en grande partie cet état de fait, mais pas seulement (la période d'essai entre janvier et juillet 2002 montre une augmentation de 55 % des voyages). Du fait même d'un plus grand nombre de voyageurs, un sentiment sécuritaire est né. Les gens se sentent plus tranquilles qu'auparavant dans les bus, ce qui les incite à les emprunter plus souvent.

Le coût pour la collectivité

Combien coûtait un ticket de bus auparavant ?

En 2000, un ticket unitaire valait 5,80 F (0,88 €).

Quelle proportion des recettes provenait de la billetterie ?

La billetterie rapportait 2,4 millions de francs (soit environ 366 000 €), ce qui ne représentait que 14 % du coût du réseau. Bien que cette somme ne soit pas négligeable, cette entrée d'argent ne représentait pas un apport significatif, ni une manne indispensable au fonctionnement de notre réseau. Dans notre réflexion sur le passage à la gratuité, des solutions alternatives permettant d'équilibrer nos comptes sans ces recettes ont été étudiées.

Comment la suppression de ces recettes a-t-elle été compensée?

Avant le passage à la gratuité, il n'était déjà pas fait appel à la fiscalité locale. Il n'y a donc pas eu de hausse des impôts.

La suppression des recettes a été compensée par une augmentation du Versement Transport de 0,55 % à 0,6 % (taxe prélevée sur la masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés installées sur l'agglomération). Ajoutez à cela la réduction du coût des prestations, concédée par la société exploitante du réseau ST2C.

Gratuité = licenciement des équipes chargées du contrôle des billets ?

Non. C'était un risque, en effet. Néanmoins, le plan social engagé ST2C n'a pas engendré de licenciements secs, parce qu'une action de reclassement dans le réseau handibus des personnels concernés par le plan social a été menée en concertation avec la Communauté d'Agglomération Castelroussine (CAC).

Effets pervers

Existe-t-il des effets négatifs de la gratuité ?

Rançon du succès : certains bus sont bondés aux heures de pointe et nécessitent le doublement de certaines dessertes. La recrudescence du vandalisme a pu être contenue par des mesures telles que la montée par l'avant, la radio reliant les véhicules au commissariat ou encore la formation des conducteurs à la gestion des conflits. Nous constatons toutefois une légère augmentation des tags et des sièges vandalisés, ce qui est peut-être dû à une mauvaise perception de la gratuité mais surtout à une fréquentation bien supérieure de nos bus depuis deux ans.

Quelques précisions

Quelle est la date de l'instauration officielle de la gratuité ?

La gratuité a été lancée le 22 décembre 2001.

Combien de lignes de bus y a-t-il sur le réseau ?

10 lignes régulières en 2003 lorsque la Communauté d'Agglomération ne comptait que 6 villes (Ardentes, Châteauroux, Déols, Le Poinçonnet, Montierchaume et Saint-Maur).

Depuis janvier 2004 et l'entrée de trois nouvelles communes (Diors – 686 habitants, Étrechet – 824 habitants et Sassièges-Saint-Germain – 442 habitants) dans la Communauté d'Agglomération, 1 ligne supplémentaire affrétée du Conseil général.

Depuis janvier 2006, une 10^e commune (Mâron – 715 habitants) est entrée dans la Communauté d'Agglomération, l'impact étant minime sur l'évolution de la fréquentation 2006.

A compter de janvier 2007, une 11^e commune (Arthon – 1.021 habitants) a rejoint la Communauté d'Agglomération Castelroussine et bénéficie des transports en commun gratuits.

Combien d'habitants y a-t-il dans l'agglomération ?

Très légèrement au dessus de 74.500 (après l'entrée d'Arthon).

La gratuité influe-t-elle sur l'état des véhicules ?

Non, au contraire, sur la période mars 2004 – décembre 2007, la CAC aura réalisé 3 millions d'Euro d'investissements pour le renouvellement de son parc bus (35 véhicules, dont 2 Transports de Personnes à Mobilité Réduite et 3 navettes de centre-ville), en lui faisant profiter de nombreuses améliorations :

- vitres anti-agressions pour les chauffeurs,
- puits de lumière au toit pour le confort visuel des usagers,
- rampes d'accessibilité escamotables pour les personnes à mobilité réduite,
- sucettes à diodes électroluminescentes pour l'indication des destinations,
- mise aux dernières normes européennes (Euro 5 et EEV) en matière d'émissions de des gaz d'échappement...

Rappel 2006

La moyenne des voyages par an et par habitant se monte à 52 pour l'année 2006. A titre de comparaison, la moyenne des voyages par an et par habitants pour des agglomérations dont la population est inférieure à 100.000 habitants s'établissait à 32 voyages en 2005. Un chiffre qui monte à 88 pour l'ensemble des 185 réseaux de transports collectifs urbains français (hors Ile-de-France)