

## FICHE #4

### Communauté de communes du Bassin Decazeville Aubin (Aveyron)

<b>En bref</b>	<b>Mise en place de lignes de bus en milieu rural et d'un service Transport Urbain du Bassin – « TUB »</b>		
<b>Mots-clés</b>	<i>territoire, intercommunalité, transport collectif, bus, versement transport</i>		
<b>Porteur de l'action</b>	CC du Bassin Decazeville Aubin		
<b>Type de structure</b>	Communauté de communes	<b>Territoire/périmètre</b>	Périmètre de transport urbain
<b>Public(s) cible(s)</b>	Grand public, en particulier les 30% de personnes ayant des difficultés à se déplacer	<b>Date de démarrage</b>	2007
		<b>Budget total</b>	1 000 000 € (TUB+ transport scolaire) 490 000 € de fonctionnement en 2015 pour le TUB
<b>Montage financier</b>	En 2015 : Versement transport : 550 000 € Billetterie : 28 000€	<b>Partenaires opérationnels</b>	Communes (groupe de travail avec les élus de chaque commune), services de l'aménagement, de la voirie, département, établissements scolaires, MCEF

#### CONTEXTE DE L'ACTION

- La Communauté regroupe 5 communes sur une superficie de 83 680 km<sup>2</sup> (Firmi, Decazeville, Viviez, Aubin et Cransac) et compte environ 16 000 habitants.
- 36% de la population a plus de 60 ans et 30% des foyers ne disposent pas de moyen de déplacement personnel
- 2004-2006 : l'élaboration de l'Agenda 21 local mobilise la population. En ressort une forte demande de la population en matière de transports collectifs. Le conseiller délégué aux transports, élu moteur, porte la politique mobilité et accélère le mouvement.
- 2005-2006 : la CC a recours à un cabinet d'études pour élaborer le Plan Global de Déplacements prévu par l'Agenda 21.
- Une première ligne de transport collectifs est élaborée en 2007 (étude, appels d'offres, contractualisations, charte graphique,...). Pour suivre le projet, un service « Transport » est créé à la communauté de communes avec embauche d'une chargée de mission spécialisée.

#### OBJECTIF(S) DE L'ACTION

- Répondre aux enjeux identifiés lors de l'élaboration de l'agenda 21 : un besoin fort de transport collectif exprimé par la population, et la volonté de se tourner vers le développement durable.
- Permettre à une population assez captive de se déplacer plus facilement : les 30% de la population sans moyen de locomotion, les personnes âgées, les demandeurs d'emplois, les familles monoparentales, etc.

#### MODALITÉS & MISE EN ŒUVRE

##### Mise en place progressive du service

- Février 2008 : **Mise en service de la 1ère ligne de bus** du réseau TUB avec un minibus de 23 places. La collectivité achète le véhicule, les investissements se font sur ses fonds propres dans un premier temps.
- Il s'agit d'une **expérimentation** : la préfecture donne son autorisation pour tester le service un an, le marché d'exploitation avec le prestataire est également d'un an.
- **Tarif : 20ct/trajet.**

- Février 2009 : face au succès du service, le **marché est renouvelé pour 3 ans** et le **minibus est remplacé par un véhicule de 60 places**.
- Octobre 2009 : déclaration à la préfecture du **Périmètre de Transport Urbain** sur le territoire de la Communauté de communes, nécessaire pour transport de passagers debouts. La CC récupère alors les **compétences relatives aux transports**.

#### Développement et extension du service

- Mars 2010 : une **convention de coopération tarifaire** est signée : les tickets TUB sont désormais acceptés dans les cars TER & départementaux circulant dans le PTU.
- Avril 2011 : vote du **versement transport** en conseil communautaire pour application au 01/01/12 au taux de 0,50 %, puis 0,55 % au 01/01/13 et 0,60 % au 01/01/14.
- Juin 2011 : lancement de **l'étude pour la création de la 2<sup>e</sup> ligne TUB** et la mise en service du Transport à la Demande
- Février 2012 : renouvellement du marché d'exploitation du réseau TUB pour 3 ans
- Novembre 2012 : **restructuration du réseau TUB avec la mise en service de la 2<sup>e</sup> ligne et l'achat de 2 nouveaux bus de 60 places**

#### Transports scolaires et rythme de croisière pour le TUB

- 2013 : **le trajet passe à 30 ct**.
- Septembre 2013 : **prise de la compétence des transports scolaires** : 19 lignes de ramassage, 120 collégiens et lycéens l'utilisent, carte scolaire à 50€ permettant son utilisation, 530 élèves transportés par jour
- **Mise en place la 3<sup>e</sup> ligne**
- 2015 : **le trajet passe à 50 ct (25 ct en carnet de 10)**.
- Les élus décident de **vendre les véhicules au prestataire et de lui en déléguer la gestion** à l'essai. Celui-ci remplace les véhicules en mars 2015.
- 2016 : Mise en place de la **géolocalisation** dans les bus, de flashcodes aux arrêts, et d'une carte interactive sur le site du service pour faire connaître aux usagers les horaires en temps réel (pas d'application smartphone, simple accès à internet et dispositif lecteur de flashcodes).

## RÉSULTATS

- L'étude initiale prévoyait une fréquentation à 12 000 montées/an. Dès le démarrage, la **fréquentation a été 5 fois supérieure** : 61 459 montées en 2008.
- **Augmentation régulière** ensuite :
  - o 2009 : 65 054 (+ 6%)
  - o 2010 : 77 639 (+ 19%)
  - o 2011 : 98 507 (+ 26%)
  - o 2012 : 102 876 (+ 4,4%)
  - o 2013 : 109 717 (+ 8,8 %)
- En **2015, la fréquentation a atteint 120 000 montées** (sans compter les scolaires détenteurs d'une carte), soit 10 000/mois ; 380/jour.
- La fréquentation est assez homogène entre les 3 lignes. L'augmentation des tarifs n'a pas eu d'incidence sur la fréquentation.
- Le service TUB est légèrement excédentaire avec le versement transport.

#### Résultats indirects :

- Le **lien social** s'est renforcé entre les habitants des 5 communes.
- Des organismes d'Etat et privés (MCEF, Mission locale, Association Entraide,...) attestent d'une nette **amélioration de l'accessibilité à l'emploi et à la formation** depuis la mise en place du TUB. Des employeurs et organismes de formations sont désormais nombreux à fixer les rendez-vous en fonction des horaires du TUB.
- Les écoles et centres de loisirs utilisent le TUB pour les sorties avec les classes. Ce service leur permet de réduire leur coût, donc d'organiser beaucoup plus de sorties (piscine, médiathèque...) avec plus de souplesse d'organisation.

## DIFFICULTÉS IDENTIFIÉES ET SOLUTIONS ADOPTÉES

- Le **versement transport**, appliqué 3 ans après le lancement du service, **n'a pas été bien accepté par les entreprises dans un premier temps**. Mais ça n'a pas duré.

- La prise en charge des **transports scolaires** est une **étape difficile et exigeante**. Les délais d'organisation sont très courts, entre les inscriptions en juin et la mise en service en septembre.
- La loi sur l'**accessibilité des arrêts de bus** est **difficile à appliquer dans certains cas** : budget nécessaire, configuration du lieu...

### AMÉLIORATIONS FUTURES POSSIBLES

- **Augmenter les fréquences et mieux répondre aux besoins des trajets domicile-travail** : un bus toutes les heures n'est pas toujours suffisant. Des efforts sont faits pour bien calibrer les horaires mais toutes les situations individuelles ne sont pas compatibles.

### FACTEURS DE RÉUSSITE ET CONSEILS POUR LA TRANSPOSITION DE L'ACTION

- **Demande existante** pour les transports collectifs de la part de la population et **besoin réel** (30% de la population captive).
- **Perception générale de l'intérêt des transports collectifs** : écologique, économie pour les ménages...
- Bon **portage politique** au démarrage
- **Configuration du territoire et adaptation du réseau** : 75 % des bâtiments et habitations de notre territoire sont à moins de 500 mètres à vol d'oiseau d'un arrêt du TUB (61 % à moins de 300 m). Pratiquement tous les pôles générateurs de déplacements sont à proximité d'un arrêt du TUB.
- **Tarifs attractifs** et économie de moyens de fonctionnement : pas de contrôle (ce sont les conducteurs qui prennent les tickets), billetterie papier...
- Bonne **lisibilité de l'offre** (communication claire, graphisme attrayant, arrêts visibles...). A l'exception de la charte graphique, les supports de communication et les campagnes ont été réalisés en interne. Le guide horaire a été envoyé par la Poste dans chaque foyer.
- **Qualité du service** : entreprise délégataire attentive à cette qualité de service, horaires tenus, bus de remplacement, réactivité...

#### Recommandations :

- Appliquer le **versement transport dès la création du service**.
- **Prendre en charge l'acquisition des bus** : cela permet aux petites structures locales de répondre à l'appel d'offre de prestation de service. C'est d'ailleurs un transporteur local qui a été retenu et qui s'est vu réattribuer le marché jusqu'à présent.
- L'offre créant la demande, **ne pas sous-estimer la taille du bus**, même en milieu semi-rural
- **Bien se préparer à la question spécifique des transports scolaires**.

### CONTACT

Mme Nobélia Poulain de Lafontaine

*Documents disponibles liés à cette action*

Plaquette (2015)

Présentation (2013)