

## **3<sup>e</sup> commission n° 2**

### **Conseil Général Réunion de février 2009**

#### **La Côte-d'Or : Une ambition d'Echanges Les transports en autocars Evolution des lignes régulières au 1er septembre 2009 Mise en place du Ticket Unique Côte-d'Or**

La mobilité est devenue un enjeu majeur de la vie moderne : « Bouger pour vivre » est une des 21 priorités du programme « AmbitionS Côte-d'or ».

Ainsi, dès le mois de septembre dernier, la question de l'évolution du réseau départemental de transport routier par autocars TRANSCO a été posée, afin de permettre à l'ensemble des communes relevant de la compétence transports du Conseil Général de bénéficier d'une desserte de proximité.

Dans cette perspective, il a été annoncé qu'en matière tarifaire, une réflexion sur la mise en place d'un Ticket Unique Côte-d'Or serait engagée, reposant sur une véritable logique de solidarité à l'égard de tous les Côte-d'Oriens, partout où ils habitent dans le département.

C'est sur la base de cet engagement fort que le présent rapport soumet à votre examen les propositions relatives à l'instauration d'une tarification unique et à l'évolution des dessertes de nos lignes régulières composant notre réseau de transports par autocars en Côte-d'Or.

### **1. UNE NOUVELLE TARIFICATION SOLIDAIRE : LE TICKET UNIQUE CÔTE-D'OR**

#### **1.1. LE SYSTEME ACTUEL REPOSE SUR UNE TARIFICATION VARIANT SELON LA DISTANCE PARCOURUE**

Aujourd'hui, le Conseil Général de la Côte-d'Or organise vingt-sept lignes régulières de transport public routier de voyageurs, qui desservent au moins chaque chef-lieu de canton. Le budget primitif pour 2009 y consacre 9 835 000 € HT (conventionnement des lignes, gare routière, système billettique et paiement des usagers scolaires). Ces vingt-sept lignes régulières forment, avec les quatre cent soixante-huit circuits scolaires, le réseau TRANSCO.

Actuellement, le prix payé par l'utilisateur dépend de la distance parcourue. Pour ce faire, les vingt-sept lignes régulières sont, chacune, découpées en sections (jusqu'à seize sections). Un trajet coûte 90 centimes si le voyage comporte une section, 1,80 € pour deux sections, et ainsi de suite. Le prix du billet peut dans ces conditions varier de 90 centimes à 14,40 € (16 x 90 centimes) par trajet, selon sa longueur.

A titre d'exemple, un aller-retour entre MONTIGNY-SUR-AUBE et CHATILLON-SUR-SEINE coûte en plein tarif 5,40 € (six sections). Un aller-retour, entre SAULIEU et DIJON, coûte quant à lui 13,50 € (quinze sections).

Tout l'enjeu de la réflexion a été de mettre en place un nouveau système de tarification qui soit de nature à faciliter la mobilité des Côte-d'Or, grâce à sa simplicité et à son coût économique. Avec le Ticket Unique Côte-d'Or, le Conseil Général entend participer activement à la préservation du pouvoir d'achat des Côte-d'Or, et donc à l'effort de relance de l'économie.

## **1.2. LE TICKET À 1,50 €, QUEL QUE SOIT LE VOYAGE**

La réflexion a porté sur trois valeurs de tarif unique : 1,50 €, 1,80 € et 2 €. Une analyse de la fréquentation des lignes régulières pendant l'année scolaire 2007 / 2008 montre que 7 % des trajets sont effectués sur une seule section, 38 % sur deux sections et 55 % sur trois sections ou plus. La totalité des éléments figure en annexe.

Ainsi, un tarif à 2 € (au lieu de 90 centimes aujourd'hui par section) conduirait à proposer un voyage à un tarif plus élevé qu'actuellement pour les voyageurs qui parcourent une ou deux sections, soit 45 % des voyageurs. Ce tarif ne paraît donc pas souhaitable.

Le tarif à 1,80 € diminuerait le coût des voyages pour 55 % des usagers, mais maintiendrait le coût actuellement en vigueur pour 38 % des voyageurs. Ce tarif ne paraît donc pas suffisamment intéressant pour répondre à notre souci de renforcer le pouvoir d'achat de ceux qui en ont le plus besoin.

Je vous propose par conséquent un tarif unique à 1,50 €. Ce tarif correspond d'ailleurs à celui du Ticket Côte-d'Or, instauré récemment sur certains circuits scolaires et qui, je vous le rappelle, permet d'ores et déjà à tout Côte-d'Or d'emprunter ces circuits de transport scolaire. Avec ce tarif, 93 % des usagers actuels verront leur coût de déplacement baisser, et pour certains d'entre eux d'une manière particulièrement significative. Pour les usagers voyageant sur une section, des cartes d'abonnement seront proposées offrant des réductions permettant d'abaisser le coût de leur déplacement.

## **1.3. DES ABONNEMENTS DE FIDELISATION**

La vente des Tickets Uniques Côte-d'Or à 1,50 € pourrait être complétée par une offre d'abonnements, destinée aux usages fréquents, et de nature à fidéliser les voyageurs grâce à la réduction supplémentaire de prix. La gamme tarifaire actuelle est relativement complète, mais peu lisible (dénomination des titres, calcul du prix) : « 10 voyages », « Pass Hebdo », « Pass mensuel », « S'cool Pass », etc.

Aussi, il pourrait être envisagé, sur la base du Ticket Unique à 1,50 € de créer une gamme reposant sur le principe suivant :

- 10 voyages avec 10 % de réduction,
- 20 voyages avec 20 % de réduction,
- 40 voyages avec 40 % de réduction.

avec une durée de validité déterminée (un ou deux mois), ce qui correspondrait aux rythmes d'utilisation généralement constatés.

Un titre spécifique pourrait également être créé à destination de certaines catégories de voyageurs : jeunes de moins de 26 ans, personnes en situation de handicap, bénéficiaires de minima sociaux.

Enfin, dans le cadre d'une intermodalité concertée avec les autres opérateurs de transport du territoire et dans une optique de simplification des déplacements, un titre de transport "Connivence" serait conservé, de manière à permettre avec un unique titre d'emprunter les réseaux TRANSCO et DIVIA.

## **1.4. UN IMPACT FINANCIER QU'IL CONVIENT D'APPRECIER**

### **1.4.1. Une nécessaire compensation des recettes commerciales**

Les vingt-sept lignes régulières fonctionnent actuellement sous le régime juridique de la délégation de service public. Une partie de la rémunération des délégataires (transporteurs) provient ainsi directement du prix payé par les voyageurs. Baisser ce prix payé par les voyageurs diminue donc les recettes commerciales des transporteurs.

En prenant en compte les dessertes et la fréquentation actuelles, mais avec une gamme tarifaire modifiée (titre 10 Voyages avec 10 % de réduction et titre 40 Voyages avec 40 % de réduction), le manque à gagner en matière de recettes est estimé à environ 610 000 €

Cette évaluation ne tient pas compte des recettes supplémentaires, générées par une probable hausse de la fréquentation. En effet, à moyens constants (en véhicules), le potentiel de fréquentation supplémentaire sera limité par le nombre de places disponibles, notamment aux heures de pointe du matin.

De nombreux départements ont constaté que les recettes supplémentaires ne compensent pas complètement les charges supplémentaires liées à l'augmentation de la fréquentation.

Après constat ou en prévision, des avenants ou transactions pourront être rendus nécessaires afin de déterminer les modalités de compensation aux transporteurs de ces pertes de recettes commerciales.

### **1.4.2. Un coût difficile à estimer des véhicules supplémentaires**

Indépendamment des dessertes (horaires, points d'arrêts), le caractère attractif des nouveaux tarifs peut conduire à une hausse significative de la fréquentation sur certaines lignes. Il sera alors nécessaire de mettre en place des véhicules supplémentaires.

Il est difficile de prévoir à l'avance ces besoins et, par conséquent, leur coût. Ces différents ajustements (coûts des véhicules supplémentaires, impacts financiers et techniques) pourront le cas échéant être prévus dans les contrats à renouveler pour le 1<sup>er</sup> septembre 2009 (sept lignes), et faire l'objet d'avenants pour les contrats en cours. Une étude est lancée pour déterminer la solution la plus pertinente entre l'avenant (avant le 1<sup>er</sup> septembre) et la transaction (après le 1<sup>er</sup> septembre).

## **1.5. L'INFORMATION, CLE DE RÉUSSITE DU TICKET UNIQUE CÔTE-D'OR**

La réussite de la nouvelle tarification repose sur une information adaptée et efficace des Côte-d'Oriens concernés.

Le plan de communication à mettre en place pourrait s'articuler comme suit :

- une annonce officielle dès le vote de ce rapport,
- l'évocation du dispositif lors des réunions cantonales prévues fin mars – début avril,
- l'élaboration (avec l'aide d'une agence spécialisée) des documents pour une communication régulière, avant la fin de l'année scolaire, pendant les vacances d'été et en septembre,
- l'utilisation de différents supports : presse, fascicule spécifique, guide horaire TRANSCO, internet, autocars et abribus.

## **2. L'EVOLUTION DES DESSERTES, COROLLAIRE DU TICKET UNIQUE CÔTE-D'OR**

### **2.1. UN CALENDRIER PROGRESSIF**

La nouvelle tarification doit s'accompagner d'une modification du réseau. En effet, l'organisation actuelle, trop contrainte par la desserte des établissements scolaires, doit évoluer afin de permettre de proposer une meilleure offre aux usagers non scolaires, notamment pour les trajets domicile- travail.

L'évolution du réseau est prévue de façon progressive, au fur et à mesure du renouvellement des contrats avec les transporteurs, avec la possibilité éventuelle d'anticiper les échéances.

Sept lignes sont remises en consultation pour le 1<sup>er</sup> septembre 2009. L'échéance actuelle des vingt autres lignes s'étale de 2010 à 2014.

### **2.2. PRÉSENTATION DES PRINCIPES D'EVOLUTION**

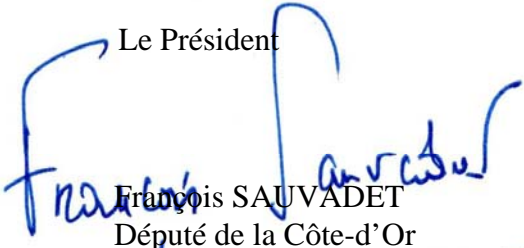
A l'instar des changements opérés pour les lignes remises en consultation ces deux dernières années, plusieurs paramètres sont pris en compte :

- la distinction des besoins scolaires et des besoins non scolaires (possibilité par exemple de déconnecter les usagers scolaires des lignes régulières par transfert sur des circuits scolaires existants ou futurs),

- les besoins exprimés par les Communautés de Communes à la suite des études de mobilités effectuées sur le périmètre de cinq Pays. Dans l'hypothèse de la mise en place, sur le réseau TRANSCO, de dessertes spécifiques qui découleraient des demandes des Communautés de Communes, je vous propose de faire participer financièrement ces dernières à hauteur de 50 %. Cela pourrait se traduire dans le cadre du volet mobilité des contrats Ambitions Côte-d'Or qu'elles auront adoptés,
- le transport à la demande, comme alternative au transport régulier, qui peut permettre une desserte plus souple et pour un nombre de communes desservies plus important ; celui-ci serait régi selon les mêmes règles que les dessertes spécifiques organisées par les Communautés de Communes pour les communes en dehors des itinéraires du réseau TRANSCO,
- l'application de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité, dont le second volet vous sera proposé à la session de mars 2009 (Propositions d'actions de mise en accessibilité des transports départementaux, éléments de programmation et de réalisation d'ici à 2015),
- la complémentarité avec les réseaux ferrés et urbains. Pour le train (Transport Express Régional « TER », et « Grandes Lignes »), il s'agit notamment de développer les mises en correspondances. Pour les réseaux urbains, il convient de revoir avec le Grand-Dijon l'articulation du réseau TRANSCO avec le futur tramway (l'impact sur les circulations et sur les arrêts), le réseau des bus Divia maintenu et recomposé, puis globalement sur l'ensemble de l'agglomération dijonnaise.

**En conclusion, je vous demande d'approuver le principe de la mise en place au 1<sup>er</sup> septembre 2009 du Ticket Unique Côte-d'Or à 1,50 € de poursuivre l'étude en cours pour la nouvelle gamme tarifaire, l'adaptation du système billettique, l'adaptation des contrats, la communication et toutes les conséquences qui découlent de ce nouveau tarif, en vue de les intégrer au plan de transports 2009/2010.**

Je vous serais obligé de bien vouloir en délibérer.

Le Président  
  
François SAUVADET  
Député de la Côte-d'Or

## Nombre et type de voyages par Ligne

Fréquentation du 1er sept 2007 au 31 août 2008

Ligne	Libellé	Nombre Aller-retour par jour	Kilométrage total par an	Total Voyages	Voyages Commerciaux	Dont 1 section Commerciaux	%	Dont 2 sections Commerciaux	%	3 sections et + Commerciaux	%
30	IS SUR TILLE / CHANCEAUX	3	47 593	33 699	2 420	1 578	65,21%	136	5,62%	706	29,17%
31	DIJON / SELONGEY	3	172 556	36 835	9 569	322	3,37%	116	1,21%	9 131	95,42%
32	DIJON / FLACEY	15	105 661	86 372	4 921	182	3,70%	2 170	44,10%	2 569	52,20%
33	DIJON / CURTIL ST SEINE	12	90 803	78 414	12 805	347	2,71%	8 689	67,86%	3 769	29,43%
34	DIJON / FONTAINE-FRANCAISE / GRAY	4	130 195	30 088	11 525	1 372	11,90%	2 177	18,89%	7 976	69,21%
35	DIJON / MIREBEAU-SUR-BEZE / BEAUMONT-SUR-VINGEANNE	Inclus dans 36-37		42 498	3 463	359	10,37%	1 263	36,47%	1 841	53,16%
36	DIJON / MIREBEAU-SUR-BEZE / GRAY	5	158 180	35 495	22 485	1 490	6,63%	5 127	22,80%	15 868	70,57%
37	DIJON / BELLENEUVE / MIREBEAU-SUR-BEZE	11	169 030	49 819	19 580	2 283	11,66%	8 450	43,16%	8 847	45,18%
38	DIJON / PONTAILLER-SUR-SAONE / TALMAY	2	62 678	14 013	7 901	66	0,84%	352	4,46%	7 483	94,71%
39	DIJON / REMILLY-SUR-TILLE	8	116 550	79 867	4 011	4 011	100,00%	0	0,00%	0	0,00%
40	DIJON / PONTAILLER-SUR-SAONE / SOISSON-SUR-NACEY	3	91 471	18 048	8 536	716	8,39%	3 527	41,32%	4 293	50,29%
41	DIJON / AUXONNE	5	90 699	38 579	6 579	9	0,14%	9	0,14%	6 561	99,73%
42	DIJON / ST-JEAN-DE-LOSNE	6	78 278	39 091	7 703	406	5,27%	47	0,61%	7 250	94,12%
43	DIJON / SEURRE	3	68 022	15 999	6 793	11	0,16%	151	2,22%	6 631	97,62%
44	DIJON / BEAUNE	9	211 573	169 129	33 898	2 170	6,40%	13 010	38,38%	18 718	55,22%
46	DIJON / FLAVIGNEROT	5	43 355	6 200	1 918	120	6,26%	1 650	86,03%	148	7,72%
47	DIJON / BLIGNY SUR OUCHE	7	164 586	56 494	26 387	120	0,45%	9 605	36,40%	16 662	63,14%
48	DIJON / POUILLY / ARNAY / SAULIEU	2	93 170	8 247	4 375	51	1,17%	68	1,55%	4 256	97,28%
49	DIJON / SEMUR / PRECY / AVALLON	4	252 966	39 554	20 883	192	0,92%	2 101	10,06%	18 590	89,02%
50	DIJON / CHATILLON	8	271 389	57 395	19 622	776	3,95%	1 298	6,62%	17 548	89,43%
54	CHATILLON / RECEY / IS SUR TILLE	4	82 817	17 337	1 585	96	6,06%	440	27,76%	1 049	66,18%
55	CHATILLON / MONTIGNY / GEVROLLES	3	65 632	8 170	512	7	1,37%	4	0,78%	501	97,85%
56	CHATILLON / LAIGNES	3	31 021	14 935	890	191	21,46%	542	60,90%	157	17,64%
60	DIJON / GEVREY CHAMBERTIN	27	199 168	179 558	69 055	4 499	6,52%	64 232	93,02%	324	0,47%
70	MONTBARD / SEMUR / LIERNAIS	11	227 830	75 216	20 388	1 556	7,63%	1 318	6,46%	17 514	85,90%
71	SEMUR / VENAREY	6	67 924	28 222	4 225	165	3,91%	150	3,55%	3 910	92,54%
72	BEAUNE / BLIGNY / ARNAY	1	31 429	17 467	586	53	9,04%	382	65,19%	151	25,77%
74	BEAUNE / SEURRE	3	65 692	9 899	3 151	326	10,35%	606	19,23%	2 219	70,42%
<b>Total</b>				<b>1 286 640</b>	<b>335 766</b>	<b>23 474</b>	<b>6,99%</b>	<b>127 620</b>	<b>38,01%</b>	<b>184 672</b>	<b>55,00%</b>